ANNO XXXIX - N. 4 COPIE 185.000 APRILE 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO - GENOVA

Il carburatore
a starter automatico
SOLEX

ALI NEL CIELO

Facilitazioni ai viaggiatori aerei.

E' stata stipulata tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la Federazione Nazionale Fascista delle Imprese Trasporti Aerei, una Convenzione relativa all'applicazione in Italia dell'Accordo promosso dall'I.A.T.A. per il trasporto sulle ferrovie di viaggiatori e bagagli a richiesta delle compagnie di navigazione aerea. Tale accordo autorizza le Ferrovie ad accettare viaggiatori. muniti di biglietti per aerolinee, che siano stati costretti ad abbandonare il servizio aereo.

La regolazione delle spese per il passaggio in ferrovia di questi viaggiatori e di eventuali merci viene assicurata con un sistema di conto corrente da parte della Federazione Nazionale Fascista dei Trasporti Aerei, cui spetta l'azione di rivalsa verso le Compagnie di navigazione aerea.

Linea aerea Roma-Sofia.

Nella prossima primavera avrà inizio regolare il servizio aereo giornaliero della linea Roma-Sofia e viceversa, via Brindisi-Salonicco.

Su tale percorso la scorsa estate furono effettuati voli di esperimento che diedero ottimi risultati, e furono anche trasportati passeggeri.

Gli allenamenti dei piloti in congedo.

Si sono riaperti, dal 15 febbraio scorso, presso le Squadriglie da turismo aereo gli allenamenti per i piloti in congedo.

Le iscrizioni sono limitate a tutto il 30 aprile c. a.; le domande debbono essere pertanto presentate entro tale data agli Aero Clubs regionali di cui i piloti allenandi sono soci.

Tutte le informazioni al riguardo possono venire richieste agli Aero Clubs regionali.

Gli aeroporti doganali italiani.

Gli aeroporti doganali italiani a cui, per le operazioni fiscali, debbono fare scalo gli aeromobili provenienti dall'estero sono ora i seguenti:

1º *Aeroporti doganali per atterraggio degli aeroplani:* 1. Torino (Mirafiori); 2. Milano (Taliedo); 3. Trento (Gardolo); 4. Udine (Campoformido); 5. Venezia (S. Nicolò del Lido); 6. Loreto (Ancona); 7. Bari; 8. Brindisi (S. Vito de' Normanni); 9. Napoli (Capodichino); 10. Roma (Littorio); 11. Pisa (S. Giusto); 12. Catania; 13. Palermo (Boccadifalco); 14. Cagliari (Elmas); 15. Tripoli (Mellaha); 16. Bengasi; 17. Tobruk; 18. Massaua; 19. Mogadiscio (Omar Ger Geb).

2º *Aeroporti per ammaraggio degli idrovolanti (idroscali)*: 1. Como; 2. Genova porto; 3. Marina di Pisa; 4. Ostia (Roma); 5. Napoli porto; 6. Brindisi porto; 7. Ancona; 8. Venezia (Sant'Andrea); 9. Portorose (Istria); 10. Zara; 11. Palermo porto; 12. Siracusa porto; 13. Cagliari (Elmas); 14. Terranova Pausania; 15. Tripoli porto; 16. Bengasi porto; 17. Tobruk porto; 18. Massaua porto.

Il volo a vela per i giovani fascisti.

Le disposizioni impartite dal Segretario del Partito per l'incremento del volo a vela tra i giovani fascisti, trovano ovunque pronta ed entusiastica applicazione. Ecco l'elenco delle ultime scuole costituite: Agrigento, Bari, Belluno, Brescia, Cagliari, Mantova, Salerno, Siena, Terni, Udine, Vercelli.

Convenzione Italo-Ungherese per la navigazione aerea.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la legge 16 gennaio 1933, N. 53, concernente l'approvazione della Convenzione tra l'Italia e l'Ungheria relativa alla navigazione aerea, firmata a Roma il 5 luglio 1932-X, e il Protocollo annesso.

La Convenzione comprende complessivamente 21 articoli.

L'articolo 1º stabilisce che « ciascuna delle Alte Parti accorderà in tempo di pace agli aeromobili dell'altro Stato contraente, regolarmente in esso immatricolati, la libertà di passaggio inoffensivo al disopra del proprio territorio, purchè siano osservate le condizioni stabilite nella presente Convenzione. E' inteso, tuttavia, che l'impianto e il servizio di linee aeree regolari con o senza scalo, passanti al disopra del territorio di una delle Alte Parti contraenti, da parte di imprese appartenenti all'altra Alta Parte contraente, come pure i ripetuti trasporti commerciali eseguiti da imprese aeree a scopo di lucro, saranno subordinati ad accordi speciali fra le più alte autorità aeronautiche competenti dei due Stati. Ciascuna delle Alte Parti contraenti accorderà inoltre, sotto condizione di reciprocità, all'altro Stato contraente il trattamento della Nazione più favorita per tutto quanto concerne i reciproci rapporti in materia di navigazione aerea commerciale ».

Negli articoli successivi sono fissate tutte le norme di dettaglio relative alla navigazione aerea sui territori dei due Stati.

L'articolo 19 stabilisce come ogni contestazione relativa all'applicazione della Convenzione, che non potrà essere regolata amichevolmente per la via diplomatica ordinaria, sarà regolata giusta le disposizioni contenute

nel trattato italo-ungherese di conciliazione e di arbitrato del 5 aprile 1927.

Il Protocollo annesso stabilisce che il trattamento della Nazione più favorita non si estende alle concezioni che una delle Parti contraenti possa stipulare mediante Convenzione con un terzo Stato allo scopo specialmente di evitare la imposizione doppia di tasse.

La Convenzione porta le firme del Ministro Plenipotenziario d'Ungheria presso il Quirinale S. E. de Hory e di S. E. il Gen. Balbo, Ministro dell'Aeronautica.

Il nuovo idroscalo di Trieste.

La vasta rete delle linee di navigazione aerea che fanno capo a Trieste ha reso necessaria la costruzione di un idroscalo adatto al crescente sviluppo di tali linee (per Zara, Ancona, Venezia, Fiume, Pavia-Milano, Torino, Genova, e che a lor volta sono in coincidenza con quelle che allacciano le capitali d'Europa) e proporzionato alla funzione del porto ed al suo traffico marittimo.

Come nota *L'Industria Italiana del Cemento*, l'idroscalo, la cui superficie coperta è di 3400 mq., comprende il capannone per gli idrovolanti, lo scivolo per l'approdo, l'annesso edificio per l'amministrazione e per il traffico passeggeri, ed un'officina per le riparazioni. Lungo la riva scorre una gru per il sollevamento degli apparecchi.

Al pianoterra, attraverso un atrio ed un vestibolo, si accede alla sala centrale, coperta da un velario a vetrata. Su detta sala centrale si aprono i locali per la biglietteria, per la vidimazione dei documenti, per i bagagli e per le operazioni doganali, la sala d'aspetto per i passeggeri, con annesso *buffet*. Dalla sala d'aspetto invece si accede al piazzale di manovra, dove avvengono le partenze e gli arrivi degli idrovolanti. Al pianterreno sono disposti inoltre gli impianti sanitari, una infermeria, l'ufficio del capo scalo ed un'officina.

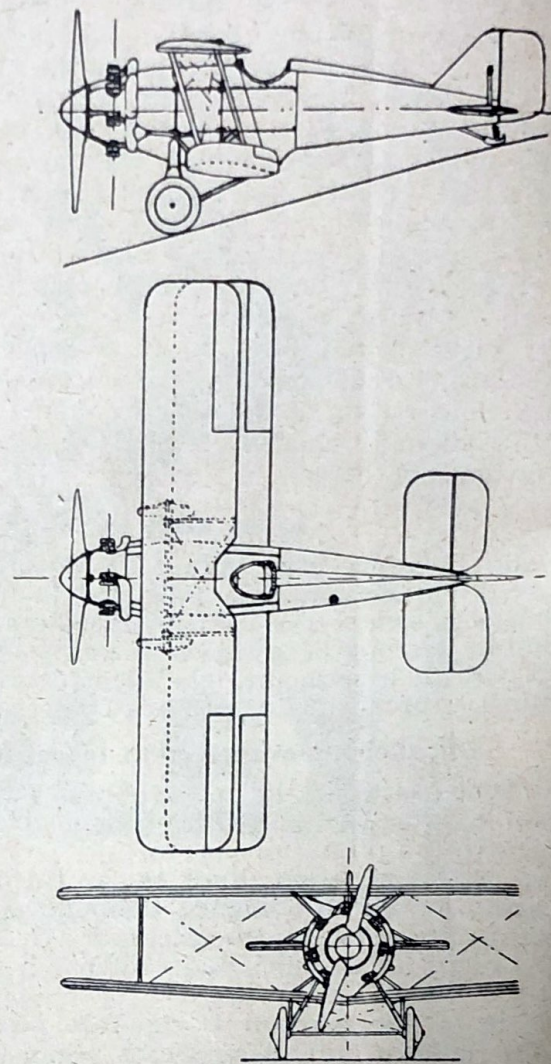
Nei piani superiori sono sistemati gli uffici amministrativi, i locali per i radiotelegrafisti ed aerologisti e le abitazioni del comandante dell'Idroporto e del custode.

Il capannone, adiacente all'edificio, ha la superficie di m. 80×35, ed è capace di contenere 7 idroplani trimotori tipo «Cant. 22»; è alto m. 16 comprese le incavallature del tetto, e corre parallelamente alla riva ad una distanza dal ciglio di 12 m. Sulla facciata verso il mare si apre il portale di ingresso, che misura m. 58×10, ed è composto di 12 elementi scorrevoli larghi ognuno m. 4,85, provvisti di ruote doppie di scorrimento e rulli superiori di guida.

Lo scivolo, lungo m. 24,20 e largo m. 9, serve per calare in mare gli idrovolanti e per il loro sollevamento e trasporto nel capannone; esso è formato da travi tubolari di cemento, ancorate a due piloni isolati in mare. La sua estremità a mare arriva a m. 2,20 sotto la media bassa marea, in modo che, per qualunque livello del mare, gli idrovolanti possono raggiungerlo od esserne tratti comodamente.

Per la rapidità dei servizi aerei civili.

Negli ultimi due anni si è delineata la tendenza, da parte delle Compagnie di aeronavigazione, ad utilizzare velivoli ad elevata velocità di crociera per taluni servizi per i quali la rapidità è condizione indispensabile di sviluppo, come ad esempio per la posta aerea.

Alla serie dei velivoli commerciali rapidi si è aggiunto, recentemente, il monoposto Blackburn «Lincock» costruito in Inghilterra.

Dotato di un motore Armstrong Siddeley Lynx Major 250 HP. oppure Lynx 4 C. 215 HP. il «Lincock» (che è di costruzione metallica) ha già registrato le seguenti velocità; a terra: 241 km.-ora; a 3000 metri: 229 km.-ora; a 4500 metri: 212 km.-ora.

Un motore italiano ad olio pesante.

Le *Vie d'Italia* hanno pubblicato nei fascicoli di dicembre 1932 e gennaio 1933 u. s. alcune informazioni sui motori d'aviazione ad olio pesante, costruiti all'estero. Completeremo oggi dette indicazioni informando che anche in Italia si studia — silenziosamente — questo formidabile problema che preoccupa il mondo tecnico, poichè dalla sua soluzione dipenderà lo sviluppo più o meno grande dei trasporti aerei, così civili come militari.

Il Prof. Ing. Garuffa del Politecnico di Milano — specialista in materia di motori veloci, — è riuscito a costruire un motore ad olio pesante a due tempi che offre caratteristiche notevoli, controllate dai tecnici governativi.

Detto motore si presenta sotto due aspetti: il tipo radiale, per le potenze inferiori a 500 CV. e quello in linea a V, a W o a X per le potenze superiori ai 500 HP.

Esso funziona con pompe d'iniezione che polverizzano il combustibile liquido sotto forma di nebbia ed un turbo-compressore per il lavaggio ad aria compressa. L'accensione si effettua automaticamente nei cilindri mercè l'alta temperatura dell'aria compressa.

Il motore radiale, di cui un campione-standard è attualmente in costruzione, sviluppa 200 HP, ed il suo peso è di soli kg. 175. Esso consuma da 180 a 185 grammi di combustibile per cavallo-ora, ciò che ne riduce la spesa a sole L. 0,063 per cavallo-ora.

Questi vantaggi vengono ad aggiungersi a quello, assai più importante di tutti gli altri, della piena sicurezza contro l'incendio e contro le «pannes», mercè la soppressione dei carburatori, delle valvole delle candele e dei magneti, cause principali di dette «pannes».

Un motore inglese a olio pesante.

Un motore a olio pesante, inglese, adatto per l'uso su aeroplani, ha subìto in questi giorni una prova di collaudo di 50 ore e verrà montato prossimamente su apparecchi militari a Farnborough. E' il primo motore britannico di tale natura, in cui peso, efficienza e dimensioni garantiscono la possibilità di applicazione all'aeroplano. La sua potenza è di 500 HP e il suo peso di 1504 libbre (kg. 682,3).

I vantaggi del motore a olio pesante sono stati ripetutamente illustrati. Il peso per HP è, nel caso attuale, di kg. 1,36 e il consumo di kg. 0,25 per HP; è questo il prezzo non eccessivo che assicura i vantaggi suaccennati. Inoltre, il consumo del combustibile è più lento. Nei motori normali il peso è di kg. 0,907 per HP, e il consumo è di kg. 0,185. Ma si studia ancora; ed è noto che in Germania si è prodotto un motore a olio pesante che pesa soltanto kg. 1,106 per HP.

L'attuale motore è una derivazione del Rolls-Royce Condor. Il rapporto di compressione è di 12 ½ a uno e la pressione massima del cilindro è di kg. 362,8 per pollice quadrato. Il motore è a V.

La prima gara aviatoria con apparecchi senza motore. Dieci nazioni partecipanti.

Per lo studio della navigazione aerea «a vela», come si dice — o, più propriamente, con apparecchi senza motore — esiste una Commissione internazionale che di recente, al Congresso parigino della «Federazione aeronautica internazionale», ha deciso di tenere la prima gara aperta a tutti i Paesi

che alla Federazione sono iscritti. Su proposta del Presidente della Commissione, è stata scelta come località lo spartiacque del Rhön, catena di colline nella regione di Sassonia-Meiningen. L'epoca sarà la medesima già fissata per le consuete gare locali, cioè dal 13 al 20 agosto. L'allestimento del Concorso internazionale verrà affidato alla Società Rhön-Rossitten. Vi prenderanno parte le nazioni seguenti: Austria, Belgio, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Olanda, Polonia, Spagna, Ungheria.

Scoperta archeologica per via d'aria.

La missione geografica nord-americana Shipee-Johnson ha scoperto, durante i suoi voli, i resti interessantissimi di una civiltà finora poco conosciuta, la Chimù, antecedente a quella degli Incas.

Questa spedizione è stata due anni nelle Ande, e per poter utilizzare i due apparecchi di cui era provvista dovette costruire un aeroporto in piena Cordigliera, con l'ausilio dei nativi. Il campo di atterraggio venne costruito a Lari, a non meno di 4000 metri sul livello del mare.

In una delle esplorazioni aeree, venne scoperta una grande muraglia, che corre a circa 4500 metri di altezza, attraverso le Ande Marittime. La missione non riuscì a determinare tutta la lunghezza di questa muraglia, data l'impossibilità di volare basso, in un cielo abitualmente coperto di nubi, che rasentano le vette montuose.

Le linee aeree negli Stati Uniti d'America.

Il percorso medio dei viaggi effettuati dai passeggeri sulle linee aeree degli Stati Uniti si rileva dal seguente prospetto:

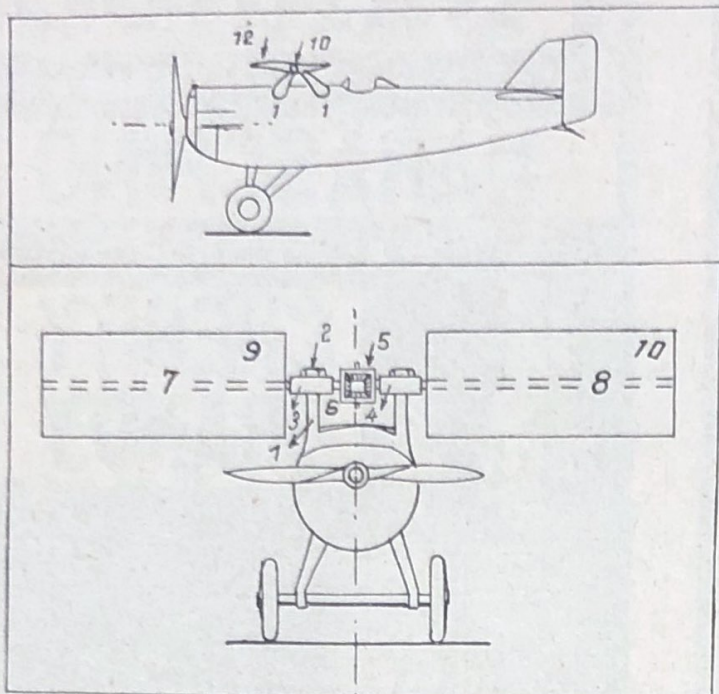
Periodo	Passeggeri trasportati	Miglia pass. volate	Percorso medio dei viaggi (in miglia)
luglio-dicembre 1929	101.566	20.298.527	199,85
gennaio-giugno 1930	185.956	40.319.602	216,82
luglio-dicembre 1930	188.979	43.040.103	227,75
gennaio-giugno 1931	169.816	40.855.654	240,58
luglio-dicembre 1931	300.165	65.586.721	218,50
gennaio-giugno 1932	217.588	54.534.746	250,63
	1.164.070	264.635.353	1.354,13
luglio 1932	53.759	14.774.709	274,83
agosto 1932	57.995	15.936.363	274,78
settembre 1932	52.829	14.585.965	276,10
	164.583	45.297.037	825,71

Aeroplano ad ali rotative.

Il signor Jean Louis Olivier de Chappedelaine ha brevettato un aeroplano utilizzante, a guisa di superficie portante, delle ali rettangolari che si mettono in auto-rotazione sotto

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANO
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

LUXARDO
MARASCHINO
MARCA "EXCELSIOR"
CHERRY
BRANDY
LUXARDO
LUXARDO
ZARA

l'influenza del vento relativo prodotto dallo spostamento dell'apparecchio a causa della trazione dell'elica.

Questo aeroplano a velatura rotante ha come principale vantaggio quello di eliminare la perdita di velocità. In caso di guasto al motore, le superfici in autorotazione producono l'effetto di frenare considerevolmente la caduta e di togliere a questa il carattere di caduta pericolosa, permettendo un atterramento dolce.

In più, essendo l'ipersostentamento dato dalle superfici in autorotazione, la velatura è molto ridotta e ciò permette di costruire gli apparecchi molto leggeri e poco ingombranti.

La prima figura rappresenta l'apparecchio visto dal lato sinistro e la seconda l'apparecchio visto di fronte.

Dei montanti (1), fissati alla fusoliera, finiscono con dei supporti circolari (2). In questi supporti (2) passano due semialberi vuoti (3 e 4) riuniti nella loro parte centrale da un sistema di ingranaggi differenziali (5); questi ingranaggi sono contenuti in un carter (6).

All'interno dei semialberi vuoti (3 e 4) e nel loro prolungamento possono prendere posto gli alberi vuoti (7 e 8) delle ali rotative (9 e 10). Questi sono costituiti ciascuno da una superficie rettangolare la cui sezione trasversale ha la forma di una « S » a curvature poco accentuate e il di cui asse è uno degli alberi cavi.

Freni comuni possono agire su uno degli alberi (3-4) o su entrambi contemporaneamente.

VARIE

La grande grotta magiara di Erlau intitolata a Benito Mussolini.

La Società speleologica ungherese di Budapest ha intitolato al nome di Benito Mussolini la grande grotta preistorica di Erlau, nella quale il noto speleologo ungherese Prof. Ottkar Kadic scoperse quest'anno una importantissima stazione dell'uomo paleolitico. In una lettera inviata alla Società delle Grotte di Postumia, il Prof. Kadic motiva tale significativa decisione con la riconoscenza che gli Ungheresi devono al Duce e all'Italia, nonchè con il riconoscimento degli sviluppi colossali che durante il Regime fascista ha preso il movimento speleologico italiano.

La diffusione dei vini nazionali.

In considerazione dell'importanza grandissima che la viticoltura ha nel nostro Paese, la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo ha trasmesso una circolare invitando gli albergatori italiani a dare la massima diffusione al consumo dei vini nazionali. Gli albergatori provvederanno a rivedere i prezzi delle loro carte dei vini da pasto onde adeguarli alle mutate condizioni del mercato vinicolo nazionale. Porre in vendita i vini nazionali a prezzi modici rappresenta non solo il compimento di un dovere di solidarietà nazionale, ma anche un atto di saggia amministrazione economica in quanto il diminuito prezzo di vendita dei vini stessi non potrà non provocare un sensibile incremento del consumo di essi da parte della clientela.

Il Commissariato per il Turismo ha svolto analoghe pratiche presso l'Amministrazione ferroviaria, ottenendo la diramazione di apposita circolare che raccomanda ai concessionari dei buffets-ristoratori delle stazioni la revisione dei prezzi convenuti per i vini da pasto.

Manifestazioni folcloristiche in occasione del Centenario Ariostesco a Ferrara.

Negli antichi statuti ferraresi, fino dal 1279, è registrata una pubblica deliberazione in merito alle corse al Palio. Una deliberazione del 1476 prescrive: « ad gloriam et honorem beati Georgii almae civitatis Ferrariae patroni, quod singulo anno in die festo praedicti Beati Georgii equi currunt ad palium aureum sive panni aurei, porchettam et gallum ».

Riprendere in Ferrara dopo più di tre secoli, le tradizionali corse al Palio vuol dire ripristinare la più originale tra le feste che allieta-

DA SOLI A CASA VOSTRA
Voi potrete apprendere con la massima facilità qualsiasi lingua straniera e in modo particolare l'inglese che è la lingua più importante del mondo. I corsi Linguaphone, di conversazione, di perfezionamento, di letteratura, editi in 16 lingue e incisi da eminenti Professori d'Università sono un prodotto superiore e di assoluta garanzia. Nessun metodo al mondo potrà darVi altrettanta varietà di pronunzie di intonazioni e di modulazioni linguistiche.
FATE A CASA VOSTRA
UNA PROVA GRATUITA
Chiedete schiarimenti col tagliando quì sotto da spedire in busta aperta affrancata con 10 centesimi.
Vogliate spedirmi gratis l'opuscolo Linguaphone e comunicarmi le speciali condizioni praticate ai soci del T. C. I.
Mi interessa la lingua
Nome e Cognome:
Indirizzo:
Città
Provincia
LINGUAPHONE INSTITUTE
MILANO - GALLERIA VITT. EMAN. 75

vano ed esaltavano Ferrara nel periodo della dominazione estense.

Il *Palio di S. Giorgio* era infatti una delle manifestazioni più caratteristiche istituita nella città stessa dagli Estensi e se ne ha ricordo e documento negli antichi statuti, nelle cronache, nei registri ducali e nei mirabili affreschi del Palazzo Schifanoia.

Alla ripresa del Palio figureranno 8 fra rioni e borghi, ognuno dei quali avrà come insegna una bandiera fregiata di impresa estense. Ogni rione avrà sul campo il Console, il Massaro, il Giudice di campo, due vessilliferi, due tamburini e due trombettieri, dodici fanti o armigeri, due barbareschi, due staffieri, due uomini, due ragazzi, cinque palafrenieri, cioè 34 persone. Così fra tutti i rioni 272 persone si riuniranno alla rappresentanza del Comune formata di oltre 20 uomini. Il Palio si correrà nella Piazza Ariostea tra il 24 maggio e la prima domenica di giugno.

Il contributo italiano alle determinazioni riguardanti il 2º Anno Polare.

Nel fascicolo di ottobre della nostra Rivista abbiamo parlato del 2º Anno Polare Internazionale. Siamo ora lieti di poter illustrare l'importante contributo che vi sta portando l'Italia per iniziativa del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Comitato per la Geodesia e Geofisica) per mezzo della Stazione Geofisica di Mogadiscio. Tale stazione, istituita precisamente per adempiere a tale compito di collaborazione internazionale, è diretta dal Prof. Mario Bossolasco e deve eseguire misure di magnetismo terrestre con registrazioni continue degli elementi fondamentali del magnetismo stesso; osservazioni meteorologiche e climatologiche; osservazioni aerologiche; registrazioni delle correnti telluriche; studi sulle nubi e sulle loro evoluzioni; ricerche sulla evaporazione; ricerche varie. Un particolare interesse hanno gli studi per l'esplorazione dell'alta atmosfera, studi che vengono compiuti mediante il lancio di palloncini, effettuato secondo le modalità stabilite dalla Commissione Internazionale dell'Anno Polare. Nella stazione di Mogadiscio si sono raggiunte, nello studio dei venti in quota, a mezzo di palloni piloti, le quote di 32 e di oltre 36 chilometri di altezza. Tali altezze, che devono annoverarsi fra le massime finora raggiunte, hanno una speciale importanza nella regione equatoriale dove le correnti superiori sono in generale assai forti, mentre furono finora pochissimo studiate. Prossimamente dalla stazione di Mogadiscio verranno eseguiti dei sondaggi mediante radiosonde, le quali consentono la ricezione radiotelegrafica della temperatura, dell'umidità, della pressione in quota.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 4 Aprile 1933 - (A. XI)

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

ARTISTI ITALIANI IN RUSSIA

NEL SECOLO XVIII

La storia dell'architettura russa nel secolo XVIII, tutta piena di nomi stranieri, offre — per noi italiani — speciale interesse perchè, fra tutti quegli stranieri, particolare importanza ebbero gli italiani, ai quali si devono i più grandiosi edifici che in quel secolo abbellirono e fecero unica nel suo genere la nuova capitale dell'Impero: Rastrelli, Quarenghi, Rossi, Rusca, Gonzaga. Senza i nomi di questi italiani, diminuirebbe certamente di molto il valore di quei periodi, noti ormai in modo inconfutabile nella storia dell'arte russa, come il rococò elisabettiano, il classicismo del periodo di Caterina II e dei suoi successori.

Ma dal giorno in cui i primi architetti italiani, chiamati a Mosca dal lungimirante Ivan III, avevano dato il vivo, potente impulso ad una architettura in pietra nella capitale russa, erano passati circa due secoli. Erano stati, forse, questi due secoli del tutto estranei alle influenze straniere ed a quelle italiane in particolar modo?

Certamente l'architettura moscovita aveva seguìto in questo periodo un suo sviluppo. Si era formato uno stile barocco caratteristico, detto appunto « barocco moscovita », del tuttò indipendente — data la via della sua penetrazione meridionale, attraverso cioè la Polonia — da quello che doveva fiorire a Pietroburgo sotto Pietro il Grande ed i suoi primi successori. Tuttavia, anche in questo periodo di sviluppo prevalentemente autoctono, l'influenza straniera, tra cui non ultima quella italiana, non era mancata mai. Basti ricordare, per esempio, che nel 1591 era stato costruito a Mosca, con evidente diretto richiamo all'Italia, in pieno assoluto contrasto con l'aspetto antico-russo della città, l'edificio del « Posolskji Prikaz », oggi scomparso, ma ancora esistente nel 1674, quando lo vide e disegnò l'ingegnere svedese Palmqvist. La derivazione dal Sansovino colpisce attraverso il disegno, nel quale si nota anche un altro edificio dovuto ad una mano diretta da spirito ancor più italiano, forse, di quel che dettava

BARTOLOMEO RASTRELLI - CATTEDRALE DELL'EX MONASTERO SMOLNYJ A PIETROBURGO.

un secolo dopo al Trezzini le sue prime costruzioni nella erigenda Pietroburgo.

BARTOLOMEO RASTRELLI - LA CATTEDRALE DI S. ANDREA A KIEV.

Altri edifici, oggi scomparsi, segnarono certamente altre tappe del contatto più o meno diretto. Ma fu con Domenico Trezzini che si riaprì a Mosca la serie degli architetti italiani. Il Trezzini venne infatti, durante la sua intensa attività per la costruzione di Pietroburgo, anche a Mosca. Se non a lui direttamente, certo alla sua influenza si dovette una interessante casa della Bolsciàia Ordynka e a lui personalmente la costruzione della Chiesa dell'Ascensione di via Serpuchòvskaja cominciata nel 1709, ma finita assai più tardi. In questa chiesa troviamo uno dei più caratteristici esempi di quella mescolanza di barocco e di classicismo che è propria di Mosca nella prima metà del secolo XVIII. Col Trezzini, o forse anche indipendentemente da lui, lavorò nella stessa epoca nell'antica capitale uno dei suoi compagni, Mario Fontana, costruttore dell'enorme palazzo che fu dei Menscikov e ricorda chiaramente la penetrazione in Russia della tradizione del Palladio.

L'attività iniziata dal Trezzini e dal Fontana non ebbe seguito a causa del famoso « Ukaz » di Pietro il Grande, che nel 1714 proibiva, fuori di Pietroburgo, qualsiasi nuova costruzione in pietra, dovendo tutti gli sforzi e tutti i materiali servire solo al-

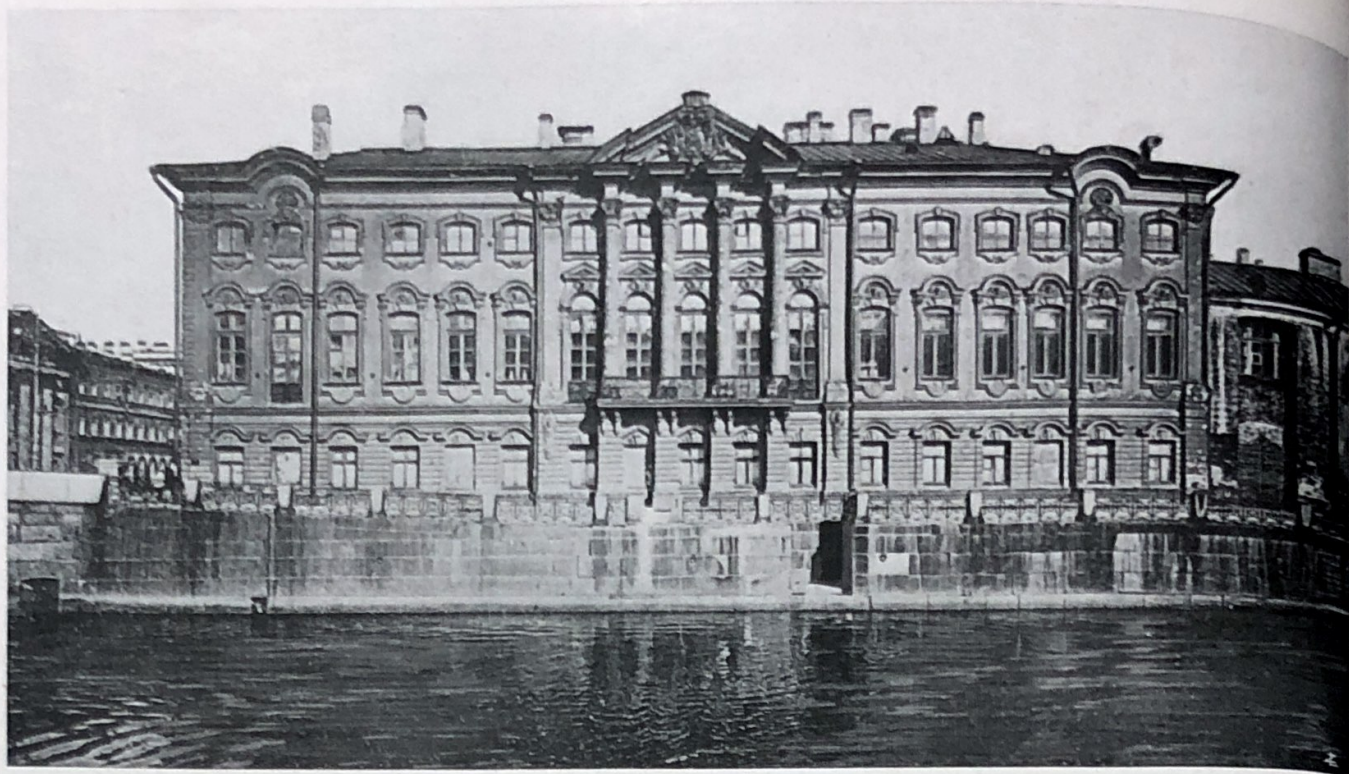
BARTOLOMEO RASTRELLI - CHIESA DI PETERHOF PRESSO PIETROBURGO.

l'unico scopo di dare alla Russia la sua nuova capitale all'europea.

***

Quando, sotto il regno di Anna Joannovna, anche a Mosca ricominciarono a lavorare architetti europei di indiscutibile valore, Pietroburgo non era più il sogno grandioso di un despota, ma una realtà. E Mosca ebbe comuni con la sua rivale i più grandi architetti. Il Rastrelli, primo fra essi, lavorò infatti anche a Mosca.

Figlio di un noto scultore, autore tra l'altro di un imponente monumento equestre di Pietro il Grande, Bartolomeo Rastrelli era venuto in Russia col padre nel 1716 ancora fanciullo. Il Rastrelli padre, che lavorava allora a Parigi, era stato chiamato da Pietro il Grande ed aveva concluso col generale Lefort, rappresentante dello Zar a Parigi, un contratto molto favorevole pei suoi tempi. Il figlio non si stabilì in Russia se non dopo essere ritornato varie volte all'estero per completare la sua istruzione artistica. Solo nel 1730 egli doveva stabilirsi in Russia definitivamente.

BARTOLOMEO RASTRELLI - LA CHIESA DELL'EREMITAGGIO DI SERGHIEVO.

BARTOLOMEO RASTRELLI - PALAZZO STROGANOV A PIETROBURGO.

BARTOLOMEO RASTRELLI - CHIESA ANGOLARE DELL'EX MONASTERO SMOLNYJ A PIETROBURGO.

Appunto in quell'anno saliva al trono Anna Joannovna, e fu per questa Imperatrice che il Rastrelli costruì a Mosca, nel Cremlino, un palazzo di legno, distrutto sei anni dopo per essere ricostruito come residenza estiva a Lefortov, dove doveva presto essere preda di un violentissimo incendio. Solo attraverso incisioni del tempo è possibile formarsi un'idea della sua bellezza. Un ventennio più tardi (nel 1753), il Rastrelli ricostruiva il palazzo nel Cremlino, ma ancora una volta, circa un secolo dopo, esso doveva essere distrutto per far posto al grande palazzo ordinato da Nicola I al tedesco Thon e che ancora oggi domina con la sua mole la cittadella moscovita.

Dell'attività del Rastrelli a Mosca si sa più che non si possa constatare oggi *de visu*. Quasi certamente fu suo il progetto della cattedrale del Monastero di Novo Jerusalim presso Mosca, eseguito poi dal suo scolaro Blank; e sue certamente sono le decorazioni all'interno della Cattedrale, trionfo magnifico dello sfrenato barocco del tempo.

Da Mosca il Rastrelli scese a Kiev, dove costruì la Cattedrale di S. Andrea, voluta dall' Imperatrice Elisabetta, che però non ne vide finita la costruzione, portata a termine solo nel 1767, cioè sei anni dopo la morte dell'Imperatrice. Nei documenti russi del tempo troviamo detto che per la costruzione della chiesa fu mandata da Pie-

BARTOLOMEO RASTRELLI - IL GRANDE PALAZZO DI TSÀRSKOE SELÒ PRESSO PIETROBURGO.

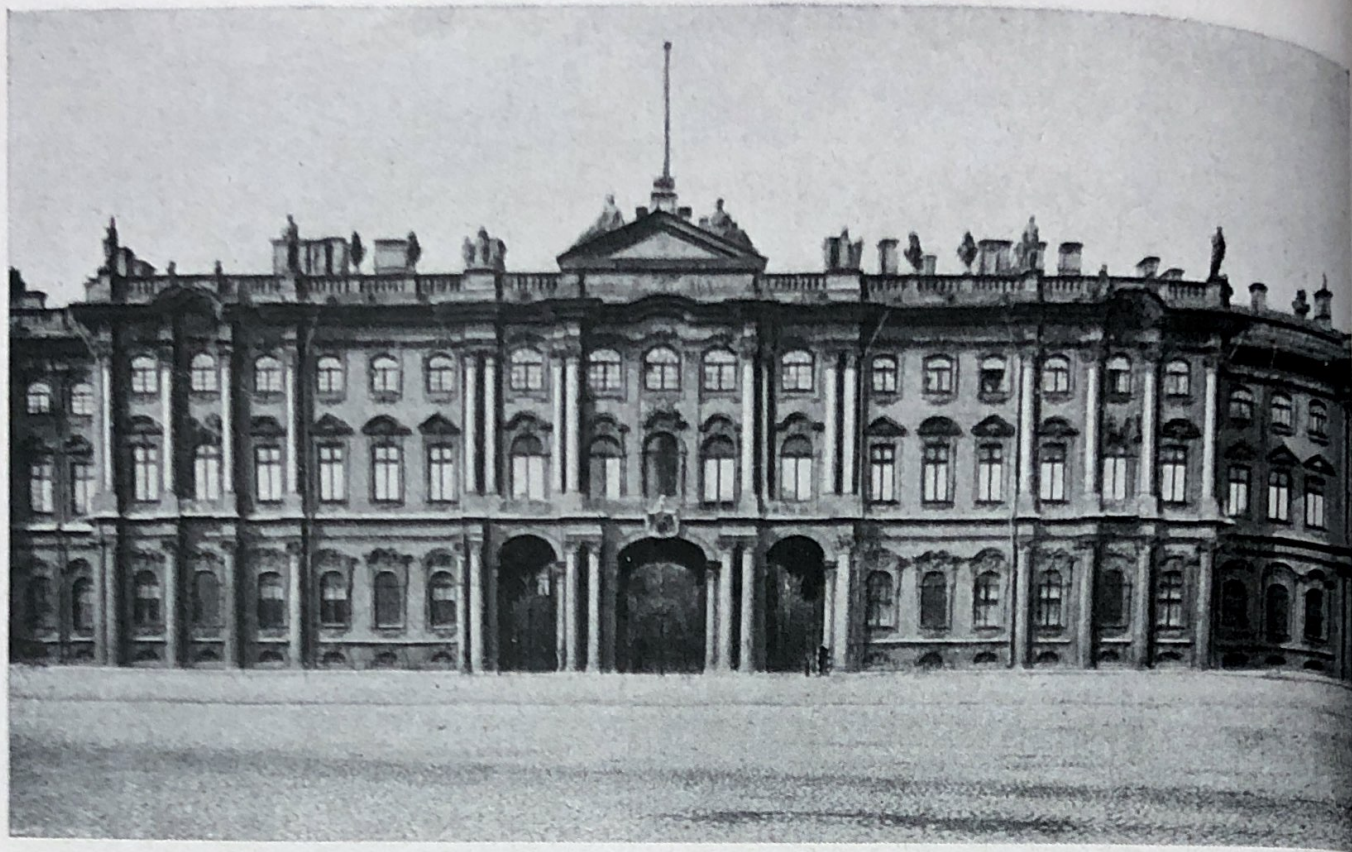
troburgo « una quantità di maestri italiani specializzati nelle costruzioni in mattoni e in tegole ».

La cattedrale di S. Andrea è considerata uno dei più bei monumenti della architettura russa. Ad accrescerne la bellezza giova anche la sua situazione sulla collina, al cui piede scorre magnifico e solenne il fiume Dnjepr. A Kiev il Rastrelli fece anche il progetto per il palazzo in pietra nella « Pecerskaja Lavra » (il Grande Monastero di Kiev), destinato ad accogliere l'Imperatrice nel 1744.

A metà strada fra Mosca e Kiev, a Tula, si conserva un monumento che la tradizione vuole del Rastrelli; è una grande porta per passaggio di veicoli, che senza dubbio rivela — anche nelle miserevoli condizioni in cui si trova — l'impronta del maestro. Siccome il Rastrelli fu a Tula, non è escluso che l'opera sia sua, o almeno ne sia suo il progetto. Studiosi locali di Tula attribuiscono a Rastrelli anche la Cattedrale nel Cremlino della città; ma il carattere provinciale della costruzione, anche se pensata in origine dall'architetto italiano, dimostra che i realizzatori del progetto l'alterarono secondo il loro gusto e le loro più limitate capacità.

L'attività principale del Rastrelli si svolse tuttavia a Pietroburgo, e al suo nome sono legati i più grandiosi e magnifici edifici della nuova capitale: il Monastero Smolnyj e il Palazzo d'Inverno, e quelli delle due residenze di Peterhof e di Tsàrskoe Selò.

Il Rastrelli aveva personalmente convinto l'Imperatrice Anna Joannovna della necessità di ricostruire il vecchio Palazzo d'Inverno, e nel 1732 pose mano ai lavori, da cui uscì quattro anni dopo il palazzo, che noi conosciamo oggi solo attraverso disegni e quadri del tempo e che doveva essere poi rifatto sotto Elisabetta vent'anni dopo dallo stesso Rastrelli. Fu durante questi primi lavori che il Rastrelli richiamò l'attenzione del favorito dell'Imperatrice, il quale gli fece costruire tre palazzi nei suoi possedimenti in Curlandia, uno dei quali, quello di Mitau, è ancor oggi in piedi.

Non è il caso di raccontar qui tutte le vicende del Rastrelli in relazione alle vicende politiche del tormentoso periodo storico nel quale egli visse. La sua grandezza di artista rimase fortunatamente sempre al disopra di queste, ed egli potè lavorare intensamente. Purtroppo molti degli edifici da lui innalzati non ci sono noti se non attraverso i disegni dell'epoca; ma molti altri, e fra questi i prin-

BARTOLOMEO RASTRELLI - IL PALAZZO D'INVERNO A PIETROBURGO (DALLA PARTE DELLA PIAZZA).

cipali, sono giunti fino a noi, anche se talvolta alterati da lavori posteriori. Tra quelli ricordiamo il palazzo Bestuzev al Kamennyj Ostrov; tra questi il palazzo Anickow presso il canale Fontanka, il palazzo del Conte Vorontsov, poi del Corpo dei Paggi, e il palazzo del conte Stroganov, tutti tre oggi sede di uffici governativi.

BARTOLOMEO RASTRELLI - PARTICOLARE DEL PALAZZO DI TSÀRSKOE SELÒ PRESSO PIETROBURGO.

Appena salita al trono, nel 1741, l'imperatrice Elisabetta aveva deciso di ricostruire ed abbellire i due palazzi imperiali di Peterhof e di Tsàrskoe Selò. Nel 1746 essa affidò al Rastrelli la direzione dei lavori a Peterhof. I primi progetti dell'architetto italiano subirono vari mutamenti prima di prendere la forma ultima, secondo la quale furono costruiti i vari edifici giunti fino a noi, fra cui meritano particolare rilievo: la chiesa, dove il Rastrelli rivelò la sua genialità nel fondere la tradizione moscovita delle cinque cupole con lo spirito architettonico dei nuovi tempi, e il delizioso cosiddetto « corpo sotto l'insegna », che tanto affascina anche gli odierni visitatori.

Assai più imponente della chiesa di Peterhof, sebbene non realizzata appieno secondo il progetto, fu la cattedrale che il Rastrelli costruì per il Monastero Smolnyj. L'idea iniziale, l'architetto la prese in prestito dal progetto che Domenico Trezzini aveva preparato per il Monastero Alessandro Nevskij; ma nello svolgimento egli seppe mirabilmente fondere le proprie esperienze personali russe (egli conosceva le chiese di Rostov e quelle

GIACOMO QUARENGHI - MANEGGIO DELLA GUARDIA A CAVALLO A PIETROBURGO.

del Monastero di Serghievo: Troitsa-Serghieva Lavra e quelle italiane, in particolar modo del barocco romano.

« Il Monastero Smolnyj — ha giustamente scritto lo storico dell'arte russa, Igor Grabar — è la più perfetta creazione del genio del Rastrelli, svoltosi qui in tutta la sua ampiezza. È non solo il miglior gioiello di quella creazione, ma è anche la più *russa* delle sue opere ». È veramente straordinario come questo artista, di cultura profondamente occidentale, sapesse far proprie le più diverse tendenze. Già il Fioravanti, alla fine del secolo XV, aveva genialmente trasferito nella sua

GIACOMO QUARENGHI - L'EX ISTITUTO DI CATERINA SULLA FONTANKA A PIETROBURGO.

GIACOMO QUARENGHI - INGRESSO ALLA CHIESA DELL'OSPEDALE SCEREMETJEV A MOSCA.

Cattedrale dell'Assunzione, nel Cremlino di Mosca, gli elementi bizantini del suo modello di Vladimir; ma nella fusione degli elementi diversi in un'unità armonica totale il Rastrelli rimane incomparabile. Si racconta che il Quarenghi ogni volta che si trovava a passare davanti al Monastero Smolnyj, si levasse il cappello e dicesse: « ecco una chiesa! » a testimoniare la sua ammirazione per il suo grande predecessore.

Il motivo bizantino delle cinque cupole, per esempio, fu da lui trattato in modo diversissimo dai precedenti della chiesa di Peterhof e della Cattedrale di Smolnyj, nella Cattedrale dell'Eremitaggio di Serghievo sulla strada di Peterhof, in cui le cupole laterali non sono legate con quelle centrali, ma nello stesso tempo danno l'impressione della unità totale, ricordando in un certo senso la magnifica snella linea della Cattedrale di S. Andrea a Kiev.

Nel 1749, dopo vari tentativi — non riusciti — di altri architetti, di dare una sistemazione definitiva alla residenza di Tsàrskoe Selò, il Rastrelli per ordine dell'Imperatrice Elisabetta si accingeva anche a quest'opera grandiosa, destinata a trasformare l'antico palazzo e le sue dipendenze, secondo lo stile dominante a quel tempo: il tanto deriso e biasimato rococò. L'opera dell'architetto italiano trovò un forte ostacolo nel desiderio dell'imperatrice di conservare alcune parti del vecchio edificio nel corpo del grande palazzo. Da ciò derivò quel certo squilibrio nella facciata generale che sarebbe altrimenti da interpretare come segno di stanchezza del genio architettonico del Rastrelli. Ma della freschezza dell'architetto testimoniano a usura, nonostante i rifacimenti posteriori, quegli edifici in cui egli ebbe mano libera, quali i padiglioni dei giardini e quegli altri, come l'*Ermitage*, in cui l'opera dei precedenti architetti russi, lo Stasov e il Celjakinskij, cedette quasi totalmente all'impronta rastrelliana.

L'ultimo grandioso lavoro del Rastrelli a Pietroburgo fu il Palazzo d'inverno, che sorse al posto del precedente palazzo dei tempi di Anna, e nel suo complesso s'è conservato fino ai nostri giorni, quale fu concepito dall'architetto. Edificio grandioso, profondamente elaborato in tutte le sue singole parti, in cui le lunghe file delle colonne hanno un loro

GIACOMO QUARENGHI - COLONNATA DEL PALAZZO DI ALESSANDRO A TSÀRSKOE SELÒ PRESSO PIETROBURGO.

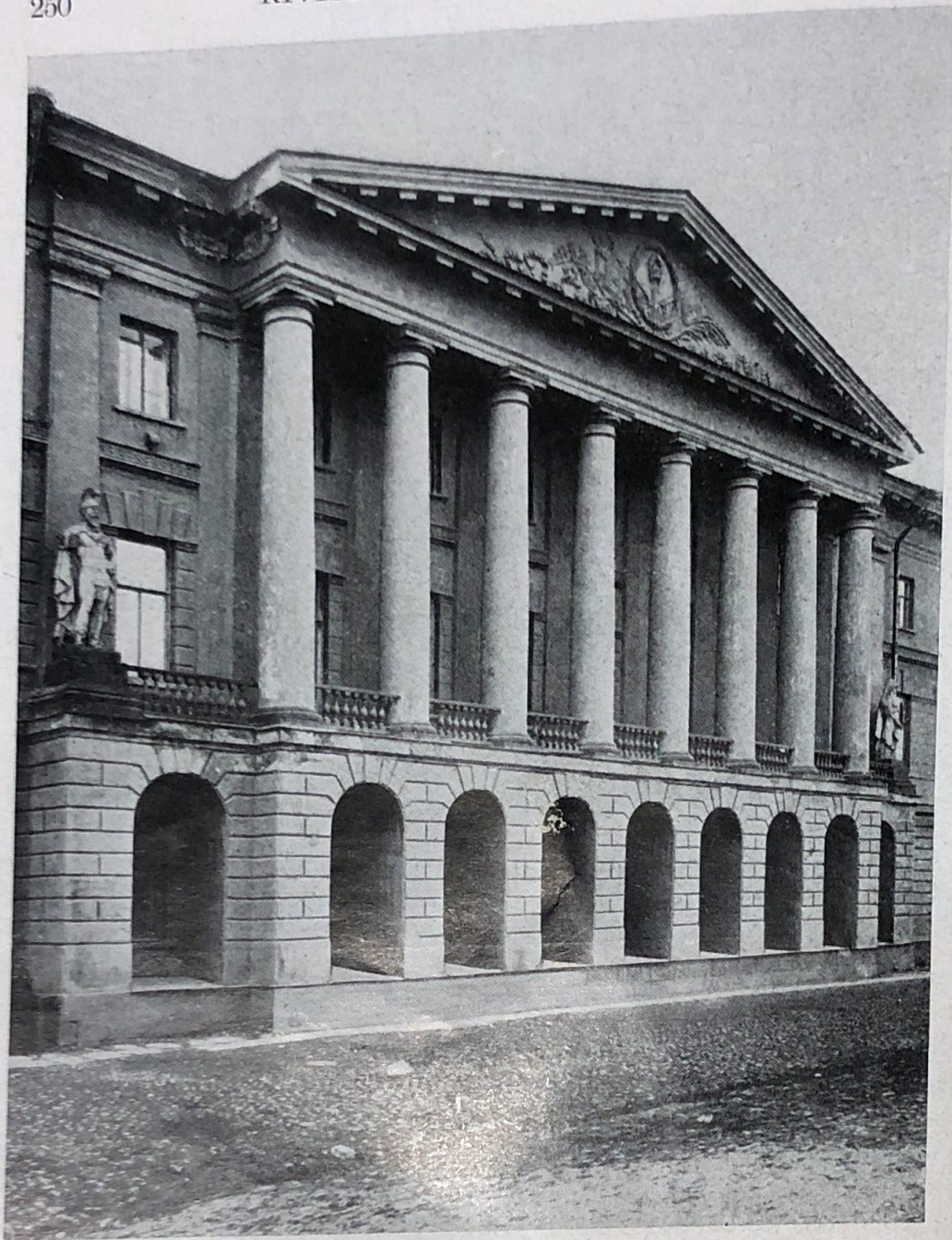
particolare ritmo, il Palazzo d'inverno è tuttavia il più pesante degli edifici rastrelliani, quasi privo di quella gioia d'ispirazione che tanto colpisce nel Monastero Smolnyj. Giustamente è stato osservato che gli angoli del palazzo e la scalinata interna, più che le due facciate, rivelano la grandiosità della concezione del Rastrelli.

Senza dubbio uno dei più grandi architetti del suo tempo in tutta Europa, il Rastrelli ha lasciato nella capitale degli Zar orme incancellabili del suo genio, riuscendo, con quel po' di « barbaro » che è nel suo modo di trattare il « rococò », a dare a questo stile, fatto soprattutto di eleganza e di ricercatezza, una imponenza senza eguali e pienamente confacente al paese in cui il suo sogno di costruttore trovò i mezzi per realizzarsi.

***

Nel periodo di più pieno fervore del Rastrelli cade l'attività in Russia di un altro architetto italiano, Antonio Rinaldi, al quale appartengono, accanto a molte cose minori, il palazzo della Residenza imperiale di Gatcina, presso Pietroburgo, e vari edifici di Oranienbaum.

Invitato dal giovane conte Razumovskij che voleva affidargli la trasformazione dei suoi possessi di Baturin in Ucraina, il Rinaldi si recò col suo signore nel 1754 a Mosca, dove probabilmente costruì edifici che, come quelli di Baturin, sono ora del tutto scomparsi, e di lì passò a Pietroburgo dove si svolse la sua attività, caratteristica come riflesso di quella lotta tra il barocco e il classicismo, di cui fu piena la seconda metà del secolo XVIII a Pietroburgo e a Mosca.

Ma il primo edificio costruito dal Rinaldi, il così detto « Palazzo cinese » di Oranienbaum, fu cosa del tutto a sè, la bizzarria dello stile permettendo la massima libertà dell'artista. In questo edificio, che nel suo genere è considerato come uno dei più riusciti di tutto il secolo in Europa, lavorarono col Rinaldi i due bolognesi Giuseppe e Serafino Barozzi ed il pittore Stefano Torelli, allora in gran voga a Pietroburgo. In una delle sale del palazzo si trova anche un'opera del Tiepolo, eseguita appositamente dal grande veneziano.

LUIGI RUSCA - ANTICA CASERMA DELLA CAVALLERIA DELLA GUARDIA A PIETROBURGO.

trasformazioni. Alcune delle trasformazioni di Gatcina furono dovute ad un altro italiano, il Brenna, che solo nei limiti del possibile, data la necessità di nuovi corpi in muratura, conservò la linea primitiva dell'insieme.

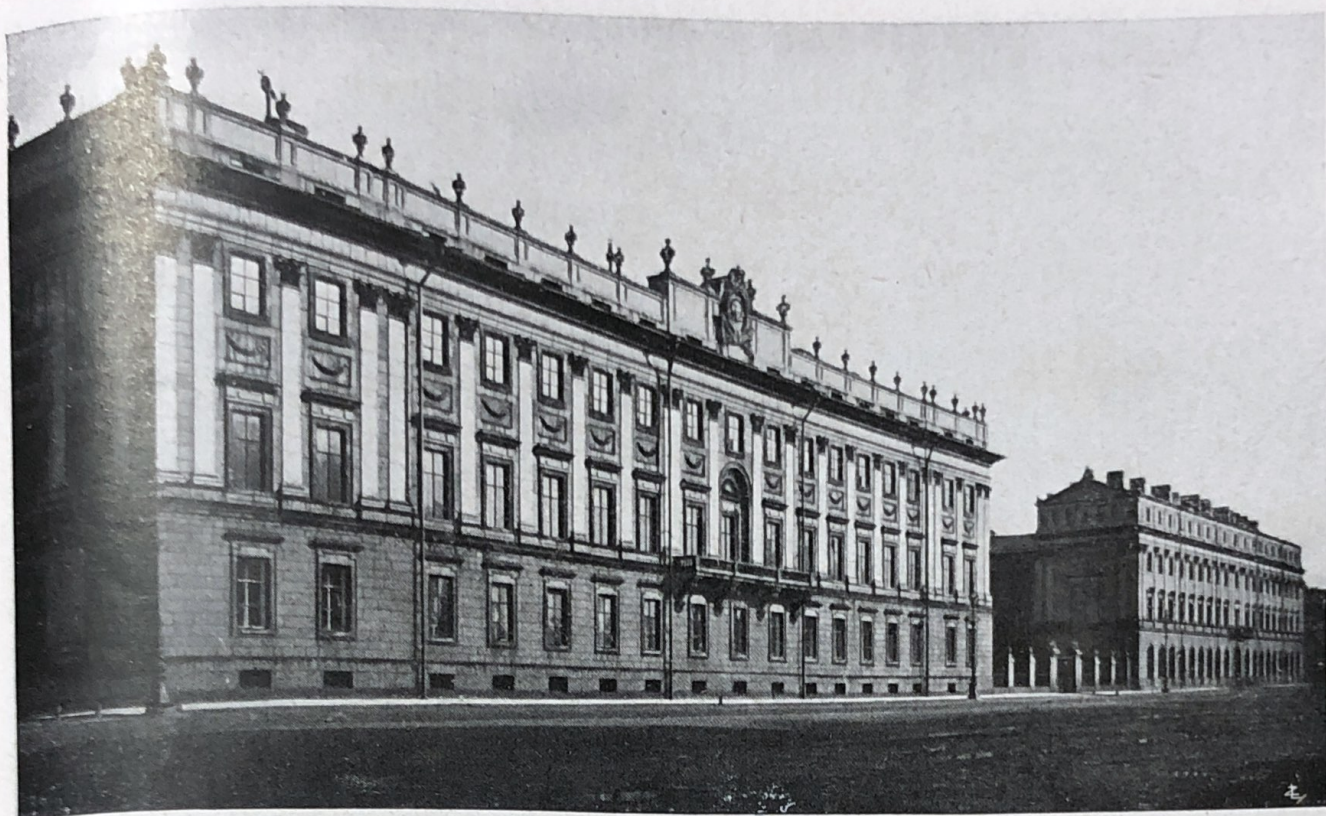
Il Rinaldi lavorò negli ultimi anni della sua vita pietroburghese (lasciò, pare, la Russia nel 1790) intorno a varie chiese: prima fra tutte la Cattedrale della Madonna di Kazan, totalmente rifatta in seguito, e poscia la cattedrale di Jamburg, col caratteristico campanile a torre, particolare caro all' architetto italiano.

Artista — come s'è detto — di un periodo di transizione, e privo perciò di una forte personalità, il Rinaldi non diede una sua impronta particolare al tempo che fu suo, anche perchè altri artisti più di lui dotati ed energici, come il tedesco Veldten, l'inglese Cameron ed i russi Bajenov e Starov ebbero la preferenza dei Sovrani che si successero sul trono di Russia, ed in particolar modo di Caterina II. Ma il nome d'Italia doveva presto nuovamente dominare attraverso l'opera del bergamasco Giacomo Quarenghi, figura d' eccezionale grandezza anche fra i grandi architetti del tempo.

L'opera maggiore del Rinaldi a Pietroburgo è il cosidetto « Palazzo marmoreo », attualmente sede di varie Accademie, dopo essere stato abitazione di Granduchi. Costruito in origine per il Conte Orlov, favorito della Imperatrice Caterina, il Palazzo marmoreo si presenta ancor oggi, nonostante le trasformazioni posteriori, come uno dei più severi edifici di quegli anni di transizione, con la vittoria quasi completa della linea classica sul barocco, rimasto solo al centro dell'edificio.

Il palazzo di Gatcina, che fu ordinato al Rinaldi dal Conte Orlov, e quando questi cadde in disgrazia passò al figlio dell'Imperatrice (che divenne poi Zar col nome di Paolo I) come tanti e tanti altri edifici del tempo è giunto a noi dopo aver subito numerose

***

Il Quarenghi, che in Russia trascorse quasi tutta la sua vita fu, tanto a Mosca quanto a Pietroburgo, il principale rappresentante del classicismo. A Mosca egli ha lasciato due opere di indiscutibile grande valore architettonico: il « Gostinnyj Dvor » e l' Ospedale

ANTONIO RINALDI - IL PALAZZO MARMOREO A PIETROBURGO.

Sceremetjev. Del primo, veramente, egli fece soltanto il progetto, eseguito poi da un architetto russo poco noto, il Karin. Si tratta di un edificio a due piani, quasi quadrato, con gli angoli arrotondati e con un enorme cortile nell'interno. Le varie facciate sono separate tra loro da colonne corinzie sulle quali poggia un semplice e largo fregio. Le ampie finestre sono sormontate da semiarchi. Una lunga fila di gallerie a volta circonda tutto l'edificio

CARLO ROSSI E PIETRO GONZAGA - PADIGLIONE NEL PARCO DI PAVLOVSK PRESSO PIETROBURGO.

CARLO ROSSI - IL PALAZZO MICHAILOVSKIJ (ORA MUSEO RUSSO) A PIETROBURGO.

dalla parte del cortile. Nell'insieme si fondono gli elementi decorativi romani e la semplicità ellenica del corpo centrale.

Nell'altro edificio moscovita del Quarenghi, l'ospedale fondato dal Conte Sceremetjev predomina l'idea palladiana. Un corpo centrale avanzato, con un portico semicircolare, formato da una serie di colonne sopportanti un largo attico e due corpi laterali che perdono d'importanza in confronto all'imponenza di quello centrale. A Mosca il Quarenghi fece per lo stesso Conte Sceremetjev il progetto di una casa alla Vozdvijenka, semplice, ma elegante edificio con una interessante cupola laterale e una severa linea di colonne doriche. Nel 1815 progettò un monumento, poi non eseguito — in memoria della guerra nazionale del 1812 — che nella cupola e nel colonnato avanzato ricorda il Pantheon di Roma. Opera sua minore, ma non priva di interesse, è inoltre l'ala laterale della villa di Ostankino presso Mosca, anch'essa della famiglia Sceremetjev.

Ma, come già il Rastrelli, il Quarenghi mostrò la potenza del suo ingegno e della sua cultura nelle opere eseguite a Pietroburgo. Fondamento della cultura artistica dei Quarenghi erano state le idee del Palladio, seguendo i cui precetti egli, per oltre dieci anni, aveva studiato, attraverso tutta l'Italia, le antiche opere romane. Era venuto in Russia nel 1779, chiamatovi dalla Imperatrice Caterina II, insieme ad un altro architetto, Giacomo Trombara, di cui non è rimasta però quasi alcuna traccia. Nel decennio 1780-1790, il Quarenghi fu occupato quasi di continuo con progetti di edifici per le varie residenze estive dell' Imperatrice, in particolar modo per Tsàrskoe Selò; ma solo parte di questi progetti furono da lui realizzati. Si realizzarono invece i progetti della capitale, tra cui ricordiamo: il Palazzo Inglese, nel quale sono evidenti i riflessi palladiani; l'edificio della Accademia delle Scienze sulla Neva; il Teatro dell'*Èrmitage;* la Nuova Borsa ed il palazzo che fu sede della Banca di Stato. Il decennio seguente vide la realizzazione del Palazzo a Tsàrskoe Selò che l'Imperatrice aveva destinato al nipote, poi Imperatore Alessandro I. E' uno dei più eleganti edifici che il genio italiano abbia fatto sorgere nella lontana Russia, con una facciata principale su due file di colonne, che doveva servire poi di modello a numerosi altri edifici analoghi e fu senza dubbo il capolavoro dell'architetto italiano. Nessun altro fino allora in Russia, neppure il Rastrelli, aveva cercato ed ottenuto l'effetto to-

CARLO ROSSI - ARCO DELL'EX SENATO E SINODO A PIETROBURGO.

tale della composizione con la semplicità e l'armonia delle proporzioni come il Quarenghi in questa mirabile sua creazione.

L'attività dell'architetto, per anni e anni non ebbe tregua; gli edifici uscivano quasi magicamente dalla sua mente di artista e dalle sue mani di costruttore: ricordiamo, a semplice titolo di esemplificazione, il Palazzo del Conte Zavadovskij, il maneggio della Guardia, la Chiesa del Corpo dei paggi, il palazzo Anickov, anch'esso adorno di una duplice colonnata, semplice e grandiosa nello stesso tempo, l'Istituto Smolnyj, ecc. ecc.

Non potremmo meglio che con le parole del Grabar, riassumere l'importanza del Quarenghi: « Accanto al Rastrelli — ha scritto egli — il Quarenghi fu il più grande architetto della Pietroburgo del secolo XVIII... E naturalmente non ebbe allievi. Avvenne con i suoi successori quel che era avvenuto con i successori di Michelangelo: furono tutti sconcertati e solo i più forti non perirono. Quarenghi riportò l'architettura su quella grande strada che dalla Grecia va, attraverso Roma, al Palladio. Senza lasciare una scuola di architetti che continuassero la sua opera, egli lasciò una eredità così gigantesca che finì con l'entrare nel sangue e nella carne dei migliori maestri della nuova epoca.

E ciò si vide in particolar modo nell'arte del Rossi, l'ultimo grande architetto d'Europa ».

⁂

Maestro di Carlo Rossi, la cui attività si svolse nella prima metà del secolo XIX, fu Vincenzo Brenna, romano, il quale, se pure chiamato una sola volta alla costruzione di un edificio monumentale, il Castello di S. Michele per lo Zar Paolo I, opera che appartiene in pieno al periodo in cui il barocco scomparente si fondeva col sempre più trionfante classicismo, ebbe tuttavia la sua importanza per gli innumerevoli lavori di adattamento e di riattamento che progettò e diresse, in particolar modo nel Palazzo di Pavlovsk. Il Rossi fu suo discepolo proprio durante questo periodo, e non è escluso neppure che abbia partecipato con l'architetto russo Bajenov all'opera maggiore del maestro: il Castello di S. Michele, che era una specie di Bastiglia protetta da fossati e da ponti levatoi, e che dopo essere stato teatro della tragica morte dello Zar, fu abbandonato per lunghi anni ed è oggi ancora in condizioni miserevoli.

Privi ormai del loro iniziale fascino sono

CARLO ROSSI - L'EX TEATRO ALESSANDRA A PIETROBURGO.

anche gli edifici di altri architetti italiani della fine del secolo XVIII, come, per esempio, la elegante casa Bobrinskij di Luigi Rusca, autore anche della « Chiesa di tutti i derelitti » e riattatore del famoso Palazzo di Tauride, costruito dall'architetto russo Starov per essere donato dall'Imperatrice Caterina II al suo favorito Potjomkin dopo la conquista della Crimea, e, più di un secolo dopo, dal 1905 al 1917, sede della Duma (Parlamento) dell'Impero.

Come la maggior parte degli architetti russi o stranieri, per esempio il Voronichin, lo Zacharov, e Thomas de Thomon che lavorarono fra la fine del secolo XVIII e il principio del XIX, il Brenna, il Rusca e gli altri italiani, come il Luchini ed il Visconti, non crearono che degli edifici isolati. A Carlo Rossi spettò il grave compito di riorganizzare tutta la fisionomia architettonica della capitale dell'impero.

Nato a Napoli, egli, come il Quarenghi, profondamente si russificò, non perciò deve essere considerato russo come fanno molti storici dell'arte. Che egli si sentisse italiano lo dimostra il fatto che solo nella vecchiaia e per considerazioni pratiche relative ai figli, si decise a farsi cittadino russo, e della sua origine meridionale egli portò l'impronta, oltre che nella versatilità dell' ingegno, anche nel temperamento e nel carattere.

Le sue opere principali si sono fortunatamente tutte conservate come egli le concepì e in parte direttamente realizzò. Il Palazzo Elaghin, gli edifici dello Stato Maggiore, dei Ministeri delle Finanze e degli Esteri, il Palazzo Michele (Michàilovskij Dvorets) il Teatro Alessandra, il Palazzo del Sinodo, anche se alcuni di essi hanno cambiato destinazione, sono lì a testimoniare la calda passione dell'architetto per le forme classiche e la ricchezza, fattasi più sobria a contatto di quelle del tradizionale barocco del secolo XVIII. Più che gli stessi Rastrelli e Quarenghi, il Rossi ebbe il senso dell' insieme architettonico, in cui la grandiosità dell'edificio non è concepita soltanto in sè e per sè, ma anche nell'atmosfera circostante. Di questo senso sono prove evidenti: l'emiciclo dirimpetto al Palazzo d'Inverno, dove nonostante la diversità degli edifici, la semplicità della linea riesce tuttavia ad una impressione di unità; la sistemazione della piazza in cui sorge il Palazzo

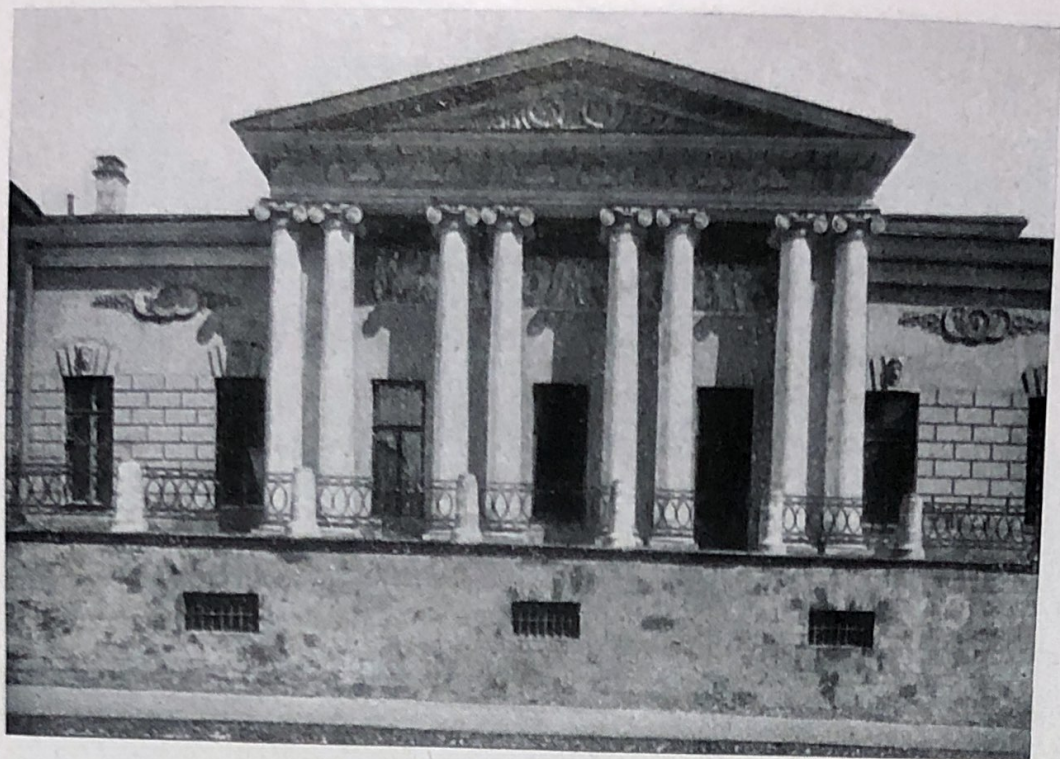
DOMENICO GILARDI - EDIFICI DELL'EX CONSIGLIO DI TUTELA A MOSCA.

Michele, in stretta rispondenza nei suoi colonnati corinzi e dorici, atti a correggere la irregolarità della strada, con gli edifici che formano corona; la mirabile proporzione con cui a sua volta il Teatro Alessandra si trova con tutti gli altri edifici circostanti; il piano generale del parco intorno al Palazzo di Elaghin con i suoi deliziosi padiglioni; e così via.

La più monumentale ed insieme la più riuscita delle sistemazioni architettoniche del Rossi fu quella del Teatro Alessandra, un insieme che, come giustamente fu detto, può gareggiare con i più famosi aduni di edifici della Roma antica. Piena la fantasia di rievocazioni classiche, il Rossi sognava sempre di gareggiare con queste e senza dubbio le sue realizzazioni di ordini dorici in questa piazza memorabile nella storia dell'architettura, e non soltanto russa, sembrano ancor oggi più un sogno che una realtà artistica, soprattutto se si tien conto della semplicità iniziale degli schizzi che il Rossi era solito preparare per i suoi lavori, che si facevano sempre più perfetti a mano a mano che la linea del disegno diventava linea in pietra.

Sarebbe troppo lungo enumerare tutti i lavori del grande architetto; basti ricordare ancora la ricostruzione del Maneggio Michailovskij e l' edificio della Biblioteca Pubblica ed aggiungere che in lui fu sviluppatissimo il senso della decorazione, che gli diede modo di alleggerire le masse esteriori dei suoi edifici, in modo da non produrre eccessivo contrasto con la sistemazione interiore e l' ammobiliamento che egli stesso era solito curare.

***

Col Rossi si chiude la serie dei grandi architetti italiani a Pietroburgo.

DOMENICO GILARDI - LA CASA DEI CHRUSCEV A MOSCA.

A Mosca, dove in generale gli stranieri lavorarono assai meno che a Pietroburgo, e dove — come abbiamo visto — l'attività di Rastrelli, Quarenghi e Rinaldi fu soltanto occasionale, solo nella prima metà del secolo XIX un italiano partecipò intensamente alla risurrezione della città, che nel secolo precedente, in seguito al trasporto della capitale sulle rive della Neva, era assai decaduta. Fu questi Domenico Gilardi, rappresentante — non privo di talento e di gusto — della corrente classicheggiante, che nella prima metà del secolo XIX dominò anche a Mosca e che ebbe, fra altri, un cultore eminente nel francese Beauvais, costruttore nel 1824 del Grande Teatro dell'Opéra.

Percorrendo in lungo ed in largo Mosca, vien fatto assai spesso di riconoscere qualcuno dei caratteristici edifici classici che il Gilardi disseminò nei suoi decenni di attività. L'abbandono degli anni della rivoluzione, al quale solo di recente si è cominciato a portar rimedio, ha alterato spesso l'aspetto di questi edifici; ma le colonnate di falso marmo sono lì ancora a testimoniare, accanto alle nuove costruzioni di cemento armato, di un'epoca ormai tanto lontana che la rievocazione pare un sogno. Tra gli edifici meglio conservati ricorderemo: l'ex Consiglio della tutela alla Soljanka; l'ex Banca di Stato al *Boulevard* Nikitskij; l'edificio dell'Istituto di Equitazione alla Povarskaja (oggi via Voròvskij); la casa Chruscev alla Precistenka (oggi via Kropotkin) che ospita il Museo dei giocattoli; l'ala del Palazzo Razumòvskij, noto come Club inglese, ed ora sede del Museo della Rivoluzione; l'edificio della Prima Università moscovita; l'Istituto Alessandro; la Casa delle Vedove, ecc.

La principale opera del Gilardi, nella famosa tenuta « Kuzminskij » del Principe Galitsin, l'affascinante, idillico castello che era considerato una delle attrazioni dei dintorni di Mosca, purtroppo non esiste più, chè fu distrutto da un incendio nel 1915. La maniera del Gilardi aveva trovato in questo castello il suo coronamento: la semplicità si sposava alla eleganza, alla cui armonia non tanto aveva posto mano il genio — chè il Gilardi non era della razza dei Fioravanti e dei Quarenghi — quanto il gusto dell'architetto.

Accanto al Gilardi e ai suoi discendenti che lavorarono con lui e dopo di lui, è da ricordare a Mosca, verso la fine del sec. XVIII, un altro italiano, il Camporesi, che lavorò intorno ad edifizi iniziati dal Rinaldi e di suo ha lasciato il palazzo alla via Masnìtskaja, che da Caterina II fu donato al Conte Panin. E a cavaliere dei due secoli la schiera dei decoratori, come il Canoppi, lo Scotti, e tanti e tanti altri.

Schiera veramente innumerevole, i cui nomi sono stati lasciati nell'ombra da quelli dei fratelli maggiori, ma tutti — come quelli — fervidi, entusiasti, lavoratori instancabili, tenaci, pieni di gusto, di vigore, di sobrietà, che nella espansione dell'Italia nel mondo hanno scritto una delle pagine più belle, più nobili, più degne di ricordo.

ETTORE LO GATTO

FOLCLORE COLONIALE

FIGURE DEL SUK

La parola *Suk* è una di quelle parole arabe che hanno avuto fortuna fra di noi: come *caranvanserraglio*, come *filus*, come *bizef*.

Suk sta per « mercato », ma il mercato classico dell'Oriente: il più farraginoso, tumultuoso, colorito, rumoroso dei mercati.

Però il *suk* non è soltanto una sede di baratti. Se, da noi, il cuore di un centro abitato, per piccolo e meschino che sia, è sempre la piazza, nei paesi dell'oltremare musulmano la vita si accentra tutta nei *suk*.

Son paesi di silenzio e di sole. Mura bianche, senza finestre, e ombre decise e violette nelle quali si muovono silenziose figure di uomini imbacuccati come fantasmi nei baracani grigi.

Contrasta con quell'assolato deserto il tumulto del mercato, dove al riparo delle basse volte in muratura o all'ombra di cadenti *zeribe*, si baratta, si contratta, si litiga, si prende il caffè, si fuma e si chiacchiera.

Dall'alba, quando il *muezzin* si genuflette tre volte col viso rivolto alla Mecca, fino a sera, c'è orgia di rumori e di odori.

Grida di poveracci, coperti di squallidi cenci, che han per sola mercanzia due pugni di orzo e di arachidi, ma che insistono nell'offrirli ai passanti, sempre colla stessa monotona cantilena, lamenti di meschini (tipi di accattoni non attraenti certo, ma assai pittoreschi), lamenti lunghi che finiscono in un grido straziante, vociare di diavoletti che si contendono la proprietà di qualche cianfrusaglia, stridere di vecchi grammofoni, grida di imbonitori, colpi di tamburo e di gong, battiti sonori di martelli sulle incudini, e — su tutto — il brusio incessante della folla che gira, che lavora, che mercanteggia.

..... POVERACCI, COPERTI DI SQUALLIDI CENCI, CHE HAN PER SOLA MERCANZIA DUE PUGNI DI ORZO E DI ARACHIDI, MA CHE INSISTONO NELL'OFFRIRLI AI PASSANTI....

E gli odori?

Sono cento e ne formano uno, inconfondibile: l'odore del *suk*. Sono effluvî di menta, di incenso, di garofano stemperati cogli aspri fortori delle erbe e delle spezie; vapori grassi di friggitoria che galleggiano a mezz'aria mescolandosi al profumo selvatico delle lane lavorate.

L' aria vi sembrerà irrespirabile la prima volta; poi il vostro olfatto s'abituerà un poco, non tanto però da non avvertire in seguito la vicinanza del *suk* al solo fiuto.

E dall'alba al tramonto c'è sempre la stessa folla che cammina, che sosta o che corre davanti alle mille botteguccie dove i merciai attendono, immobili e assorti come idoli, il cliente.

Forse una volta i *suk* erano più interessanti. Eran più sudici, non c' era la luce elettrica e il servizio di vigilanza notturna. Non v' erano infiltrazioni moderne, nè nei metodi nè nelle merci.

Ma ancor oggi i bei baracani tessuti con veri fili d'oro e d'argento e sete fine, i baracani che le *mabruke* di Misurata sanno comporre a disegni sgargianti, non sono stati sostituiti da quelli prodotti in serie nei cotonifici di Lombardia.

E, quando è tempo di Ramadàn, i più facoltosi « capicabila » li vanno a comprare per le loro Fatme e le loro Alime, che oziano sotto la tenda nei forteti del Gebel, tirando fuori, uno alla volta, gli scudi d'argento dai

... NON È RARO TROVARE, VICINO A UN PACCO DI STEARICHE E A UNA SCATOLA DI CARAMELLE, QUALCHE AUTENTICO TAPPETO DI PERSIA......

fazzolettoni rossi legati ad una cocca della camicia.

Certo oggi non è facile far tirare fuori ai mercanti giudei le preziose anforette colle vere essenze e gli oli di rosa e di ambra. È roba cara, e poca ne portano ormai ai mercati di Derna e di Bengasi i carovanieri egiziani.

Ma, pagando, si trova tutto; anche quel « sudore di gatto » di cui si profumano le belle beduine e che è un profumo feroce, da stomachi forti, tratto dalla pelle del gatto selvatico che cresce nelle forre dei lontani Arugi.

Sono invece un po' dappertutto quei grandi piatti d'ottone, lavorati a bulino, ed i leggeri sgabelli e i tondi tavolini che si possono caricare, piegati a libretto, sul dorso del cammello, buoni a servire il thè nei bivacchi sotto la tenda. È roba fatta in gran parte dai negri del Sudan, che arriva direttamente dall'Egitto invece di attraversare — come una volta — il deserto libico ed essere distribuita da Agedabia nei *suk* della Cirenaica e della Tripolitania.

Qualcosa, tuttavia, è rimasto anche del vecchio traffico coll'interno. E non è raro trovare vicino a una cassetta di « zampironi », a un pacco di steariche e a una scatola di caramelle alcuni avorî lavorati con arte primitiva, penne e ova di struzzo, monili barbari d'oro e d'argento — antiche prede di negrieri, arrivate per misteriose strade al Mediterraneo — insieme a qualche autentico tappeto di Persia, a qualche preziosa filigrana, ai bastoncini e ai rosari di sandalo.

Inevitabilmente qualche mercanzia sarà cambiata; ci sarà, è vero, qualche lampadina a filamento in luogo delle antiche lucerne a petrolio, fatte di peltro e d'ottone, ma in fondo, la faccia e la sostanza del *suk* non sono mutate. Così come nulla hanno cambiato i mercanti arabi e giudei che, come cento, come duecento anni fa, passano la giornata, seduti a gambe incrociate sulle stuoie, fumando sigarette « Tripoli », o estraendo dalle lunghe canne del narghilè boccate di fumo bianco. Solennemente immobili, essi guardano la gente che passa e le mosche che volano. Ma se fosse stato solo in facoltà degli arabi, il loro caratteristico mercato non avrebbe cambiato neppure di un poco. Invece nei *suk* non c'erano solo arabi. C'erano e ci sono da

LE BOTTEGUCCE, DOVE I MERCIAI ATTENDONO, IMMOBILI E ASSORTI COME IDOLI, IL CLIENTE.

secoli anche i giudei, per i quali il mercato era l'unico luogo dove la potessero fare un po' da padroni, anche nei tempi più tristi.

I Giudei, fino a venti anni fa, conducevano in Libia una vita di umiliazioni. I Turchi inibivano loro di abbandonare la nero-verde palandrana, le braghesse bianche e le ciabatte, pena la fustigazione in piena strada; e alle otto di sera dovevano essere tutti chiusi nel ghetto.

Per loro l'occupazione italiana è stata una vera liberazione da un giogo crudele.

Andati via i Turchi, i più arditi di loro han buttato via la palandrana e gli altri capi di vestiario che costituivano la divisa imposta loro dalla razza più forte, e si son procurati abiti europei. Nati col fiuto dell'affare, portati per inclinazione ai traffici, han sùbito appreso a far un più largo uso della cambiale e della macchina da scrivere, del mastro americano e del conto corrente in banca. Han cominciato ad allargare la sfera dei primitivi commerci, imponendo alla loro volta, fatti finalmente uguali a tutti i colleghi del *suk*, arabi o meno, il dilemma: rinnovarsi o morire.

... COSÌ È AVVENUTO CHE, INSIEME ALLE STOFFE TESSUTE SUGLI ANTICHI TELAI... SONO APPARSI NELLE MOSTRE DEL SUK I BARACANI TESSUTI A MACCHINA IN LOMBARDIA....

***

Così la macchina calcolatrice, il copialettere e lo scadenzario hanno cominciato a convivere colle paccotiglie di sparto, coi pacchi di *hennè*, coi *narghilé*, coi braccialetti da schiava, mescolando pratiche modernissime con traffici e abitudini secolari.

Così è anche avvenuto che, insieme alle stoffe tessute sugli antichi telai, alle oreficerie barbare, ai cuoi lavorati dall'artigianato indigeno sono apparsi nelle mostre dei *suk* i baracani tessuti a macchina, i tappeti di Monza, le porcellane indiane e giapponesi fabbricate in Germania, i profumi sintetici, i bocchini e i portasigarette di galalite e tutto il vario eclettico ciarpame da *bazar* da 48, da padiglione delle finte meraviglie.

... NON POTRETE FARE UN PASSO IN UNA BOTTEGA CHE NON VI S'INVITI A SORBIRE UNA TAZZINA DI TÈ O DI CAFFÈ....

Malgrado questo, l'aria del *suk* non cambia. Prima di tutto perchè c'è l'ambiente il quale resta strenuamente legato agli antichi costumi. Non potrete infatti fare un passo in una bottega che non vi si inviti a sorbire una tazzina di tè o di caffè; non riuscirete mai a sopprimere il banditore girovago che da anni offre nel mezzo della via orologi, bracciali, catene; nè s'estinguerà il tipo del ricco grossista arabo che passa il tempo a rimirarsi dalle seggiole del caffè la soglia del suo fondaco, facendo finta di

.... IL BANDITORE GIROVAGO, CHE DA ANNI OFFRE NEL MEZZO DELLA VIA OROLOGI, BRACCIALI, CATENE...

non curarsi del lavoro dei commessi.

E chi distruggerà il vecchio arabo venditore di stringhe, bindelli, spilli, cotoni, che se ne muore uno pare che sia subito pronto l'altro a sostituirlo?

Figure e tipi che non muoiono ma che si rinnovano con infallibile fedeltà.

Poi c'è l'artigianato.

Gli artigiani del *suk* non fan da imbonitori, non si inchinano servili ai turisti, non oziano, non chiacchierano, non mercanteggiano.

Lavorano instancabilmente, dalla prima all'ultima luce del giorno; e anche a notte fonda, quando il mercato si fa deserto e le ronde cominciano la loro ispezione da bottega a bottega, tentando colle mazze ferrate la chiusura delle serrande, c'è qualcuno di loro, curvo al deschetto o sull'incudine, che lavora di lesina o picchia di martello.

L'artigianato del *suk* è quasi tutto arabo. Gli ebrei preferiscono in genere i commerci alla fatica dell'officina. Son botteguccie, queste degli artigiani, non più grandi di una cabina telefonica, raggruppate negli angoli più bui e più sordidi, poichè le buone piazze se le son prese i grandi magazzini di oggetti-ricordo e di « bricche-bracche » pseudo-orientali.

A vedere lavorare sotto la poca luce di una candela uno di questi poveri operai attorno a un piatto bulinato o a infilare l'ago nel rosso cuoio tirando fuori con agile e sicura mano ingenui ricami, c'è da illudersi che il tempo non sia passato.

Le selle e i pettorali e le stoffe e le briglie che gli artigiani continuano a miniare su disegni antichissimi, sembran quelli che formavano la bardatura dei cavalli dei Re Mori del medio e dell'antico evo. Ora non importa che sian spariti i corsieri velocissimi che Aladino faceva allevare nell'acrocoro verde del Gebel Cirenaico e che il cavaliere arabo non esista ormai più che nelle vedutine scolpite sui portasigarette di finto avorio; nelle botteguccie del *suk* si continua a fabbricare selle rabescate, a decorare scudisci di pelle di ippopotamo, per i turisti che comprano tutto.

Verrà il giorno che anche i Tuaregh andranno in bicicletta e le donne gireranno sen-

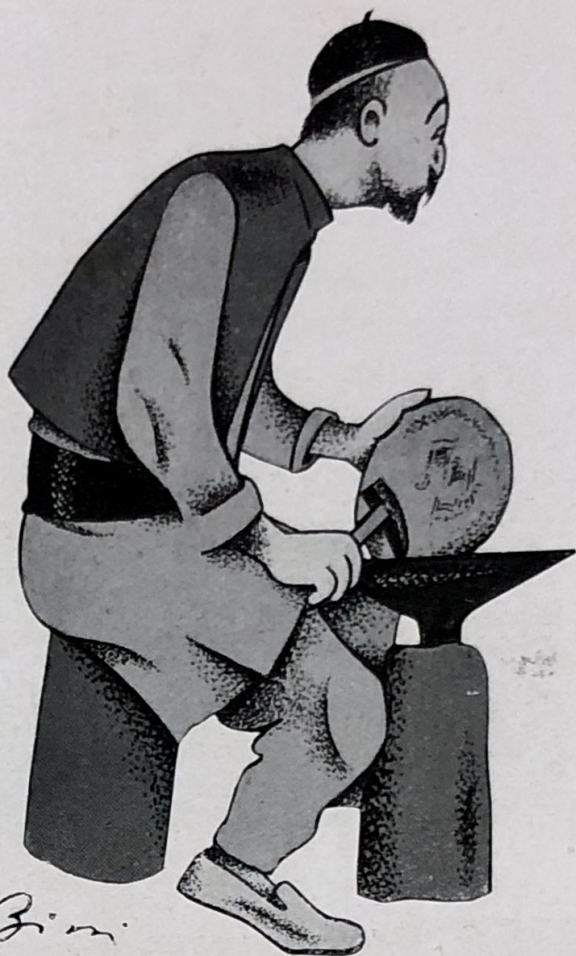
... IL TIPO DEL RICCO GROSSISTA ARABO, CHE PASSA IL TEMPO A RIMIRARSI DALLE SEGGIOLE DEL CAFFÈ LA SOGLIA DEL SUO FONDACO, FACENDO FINTA DI NON CURARSI DEL LAVORO DEI COMMESSI....

ra quelle coltri indosso, che le fanno sembrare sarcofaghi a spasso; ma nei *suk* si continuerà a lavorare selle crociate e baldacchini da corteo nuziale.

Poi ci sono i mestieri misteriosi. C'è sempre, nell'angolo più discreto, il *fighi*, farmacista e medico indigeno, l'uomo che conosce i misteri della terapeutica araba, fantasticamente sudici e antigienici. È lui che prepara i suffumigi contro i cattivi spiriti durante le convulsioni dei bambini, che dosa i tè magici per le donne che voglion figliuoli, che vende i decotti di erbe rare per le donne che non ne vogliono.

Ed è sempre il *fighi* il preparatore dei miracolosi mazzetti di radici da bruciare durante i parti difficili, che stempera in olio caldo e burro certi balsami contro i dolori reumatici, che ha ricette per guarire bubboni e ferite.

Il suo è un lavoro discreto e redditizio, ma non è tranquillo.

Egli ha un concorrente nello stregone che guarisce tutte le malattie con una panacea

GLI ARTIGIANI DEL SUK NON OZIANO, NON CHIACCHIERANO, NON MERCANTEGGIANO. LAVORANO INSTANCABILMENTE DALLA PRIMA ALL'ULTIMA LUCE DEL GIORNO; E ANCHE A NOTTE FONDA C'È QUALCUNO DI LORO CURVO SUL DESCHETTO O SULL'INCUDINE, CHE LAVORA DI LESINA O PICCHIA DI MARTELLO.

... VERRÀ IL GIORNO CHE ANCHE I TUAREG ANDRANNO IN BICICLETTA E LE DONNE GIRERANNO SENZA QUELLE COLTRI ADDOSSO, CHE LE FANNO SEMBRARE SARCOFAGHI A SPASSO.

universale, un pezzo di carta sul quale son vergate formule magiche e versetti del Corano. E poichè quest'ultima cura è indolore, costa poco, e l'autorità del Corano è vecchia e indiscussa, il povero *fighi* vede rarefarsi la clientela.

Aggiungete a questi, altri dieci, altri cento commerci d'ogni genere; mescolate arabi del Gebel e della costa, ebrei magri e secchi come sarde e altri ebrei grossi, biondi, podagrosi e lentigginosi; mettete assieme donne velate e nere, indolenti o chiassone, venditori petulanti di tappeti e folle di oziosi d'ogni razza e d'ogni colore... Ma se non avrete visto un *suk* in piena funzione, non potrete mai immaginarlo quale esso è nella sua fantasmagorica, vociante attività di emporio di roba rara e comunissima, antica e modernissima, coi mil traffici del tempo delle carovane e coi nuovi dell'età attuale.

Comunque il *suk* è ancora una delle cose più belle da vedere della vita dell'oltremare mussulmano.

EMIDIO BISSI

(fot. Giacomelli, Venezia)
LA LINEA DEL NUOVO PONTE SI CONFONDE CON QUELLA DEL PONTE FERROVIARIO.

OPERE DELL'ITALIA NUOVA

IL NUOVO PONTE AUTOSTRADALE TRA VENEZIA E LA TERRAFERMA

QUATTRO secoli or sono Venezia, difendendosi contro il Papa, l'Imperatore tedesco, il Re di Francia, il Re di Spagna, il Duca di Ferrara, il Duca di Mantova, e quant'altri principi italiani e stranieri aveva riunito la lega di Cambrai, formata allo scopo di abbattere la potenza conquistatrice della Repubblica di San Marco, si preparava a sopportare l'urto della coalizione nel cuore stesso dello Stato.

Già gli imperiali avevano invaso la Terraferma. Erano a Padova; l'incerta sorte delle armi poteva di giorno in giorno permettere ch'essi si affacciassero al margine della laguna. Perciò la Signoria decise la distruzione di una penisola, che, dalla terraferma, si protendeva fino a breve distanza dalla città.

Era la *ponta dei lovi*, la penisola dei lupi. Prima che il Taglio Nuovissimo lo portasse a sfociare direttamente nell'Adriatico, a mezzogiorno di Chioggia, il Brenta entrava in laguna, vi descriveva un corso sinuoso, e andava a gettarsi nel mare per il porto di Malamocco. Nel penetrare in laguna il vivace fiume aveva formato con i secoli, depositando i detriti trascinati dalla corrente, questa penisola, un banco, che, con l'andar del tempo, s'era coperto di folte macchie arboree, e che, quasi grande ponte naturale, sbarrava la laguna in senso trasversale, stendendosi dai margini della terraferma fino a meno di un miglio dalla città.

I pescatori, che abitavano le misere casette scaglionate sugli argini di Santa Marta, costituenti, a quel tempo, l'estrema punta occidentale della città, potevano sentire, nelle gelide notti invernali, l'urlo del lupo echeggiare, lungo e lugubre, al di là di poche braccia di laguna. I lupi scendevano dai boschi litoranei o dalle Prealpi; e si avventuravano su quella lingua di terra fino a toccare quasi il suolo della Dominante.

La Signoria, minacciata dall'invasione straniera, pensò giustamente che la *ponta dei lo-*

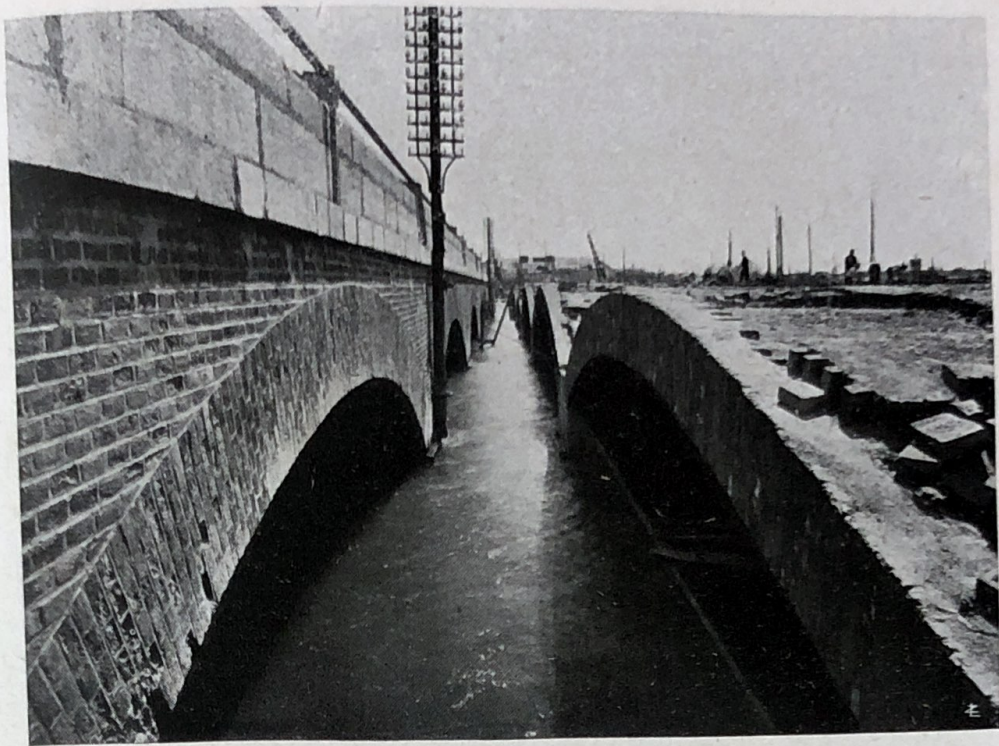
(*fot. Giacomelli, Venezia*)
IL NUOVO PONTE È STATO COSTRUITO ALLA DISTANZA DI M. 2,25 DA QUELLO FERROVIARIO; L'INTERCAPEDINE, COPERTA, DARÀ POSTO ALLA PISTA PER CICLISTI.

vi si sarebbe prestata ottimamente al nemico come opera d'approccio incuneata in quella laguna, che veniva considerata come il più saldo presidio della metropoli.

E perciò, nel giugno del 1509, numerose squadre di sterratori e di *cavafanghi* furono mandate a distruggere la *ponta dei lovi*.

Fu certamente saggio consiglio. Ma con quel lavoro, che cambiò la configurazione topografica della laguna, i veneziani del Cinquecento tolsero ai loro lontani epigoni la soluzione più semplice e più naturale d'un problema, che doveva un giorno presentarsi all'orizzonte della città: quello dell'abbandono del secolare isolamento di Venezia, dietro il baluardo della sua laguna; l'isolamento che era stato la prima e più tipica ragione d'essere della città, costruita in mezzo le acque appunto perchè da esse naturalmente difesa contro le invasioni dei barbari e le prepotenze dei più forti vicini.

È curioso notare come alla determinazione difensiva del 1509, di allontanare quanto più si poteva la città dalla terraferma, corrispondesse l'accentuazione di quei caratteri di peculiarità insulare, marittima e urbana di Venezia, che andranno, nei secoli immediatamente successivi, formando intorno a Venezia una atmosfera assolutamente distinta da quella di tutte le altre città del mondo, e finiranno poi, attraverso il Settecento e il Romanticismo, coll'identificarsi con il concetto stesso di Venezia.

È infatti all'inizio del Cinquecento che scompaiono da Venezia i cavalli, che prima, e fino a tutto il secolo XV, percorrevano la maggior parte delle strade della metropoli; poco dopo si comincia ad estendere gradatamente a tutta la città la pavimentazione delle strade, prima limitata soltanto a quelle principali, che perciò venivano distinte colla denominazione, che tutt'ora sopravvive, di *salizzade*, cioè *selciate;* e in pari tempo i ponti di legno a rampe inclinate, atti ad esser percorsi dai quadrupedi, si vanno trasformando nei tipici ponti veneziani di pietra, ad arco ed a gradini.

L'abbandono dell'isolamento originario della città, e la sua congiunzione permanente per via ordinaria con la terraferma, s'incominciò a discutere nel periodo più triste della decadenza veneziana, dopo la caduta della Repubblica, e cioè nel 1822, quando Luigi Casarini, il Segretario della Congregazione centrale — oggi si direbbe Segretario Generale del Comune — lesse all'Ateneo Veneto una sua memoria, nella quale affermava che l'unico modo per arrestare il decadimento impressionante della città, e per ridar vita ai traffici, era quello di congiungere la città alla terraferma, mediante una strada accessibile ai pedoni ed ai carri, strada che, partendo da Campalto, arrivasse in città a S. Alvise. Il Casarini assicurava nella sua « Memoria » che tale disegno era stato concepito anche dal Doge Marco Foscarini, che aveva retto la Serenissima dal 1762 al 1763. Ma pare ormai accertato che tale affermazione fosse infondata. In verità il grande Doge umanista, conservatore geloso delle forme tradizionali, aveva cercato di rianimare il commercio e l'industria languenti nella Dominante; ma non dall'allora povero e quasi deserto territorio che circondava la laguna poteva egli aspettarsi la rivivescenza economica della città, bensì dal mare, fondamento della grandezza repubblicana.

IL NUOVO PONTE TRANSLAGUNARE VISTO DAL « PIAZZALE A SGHEMBO » CON VEDUTA VERSO LA TE

IL NUOVO PONTE TRANSLAGUNARE VISTO DALLA SUA TESTATA DI TERRAFERMA. -

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

... – NELLO SFONDO, A SINISTRA, GLI EDIFICI ED I CAMINI DEL PORTO INDUSTRIALE DI MARGHERA.

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

... NELLO SFONDO, LA VISIONE DI VENEZIA, CON GLI EDIFICI, LE TORRI E I CAMPANILI.

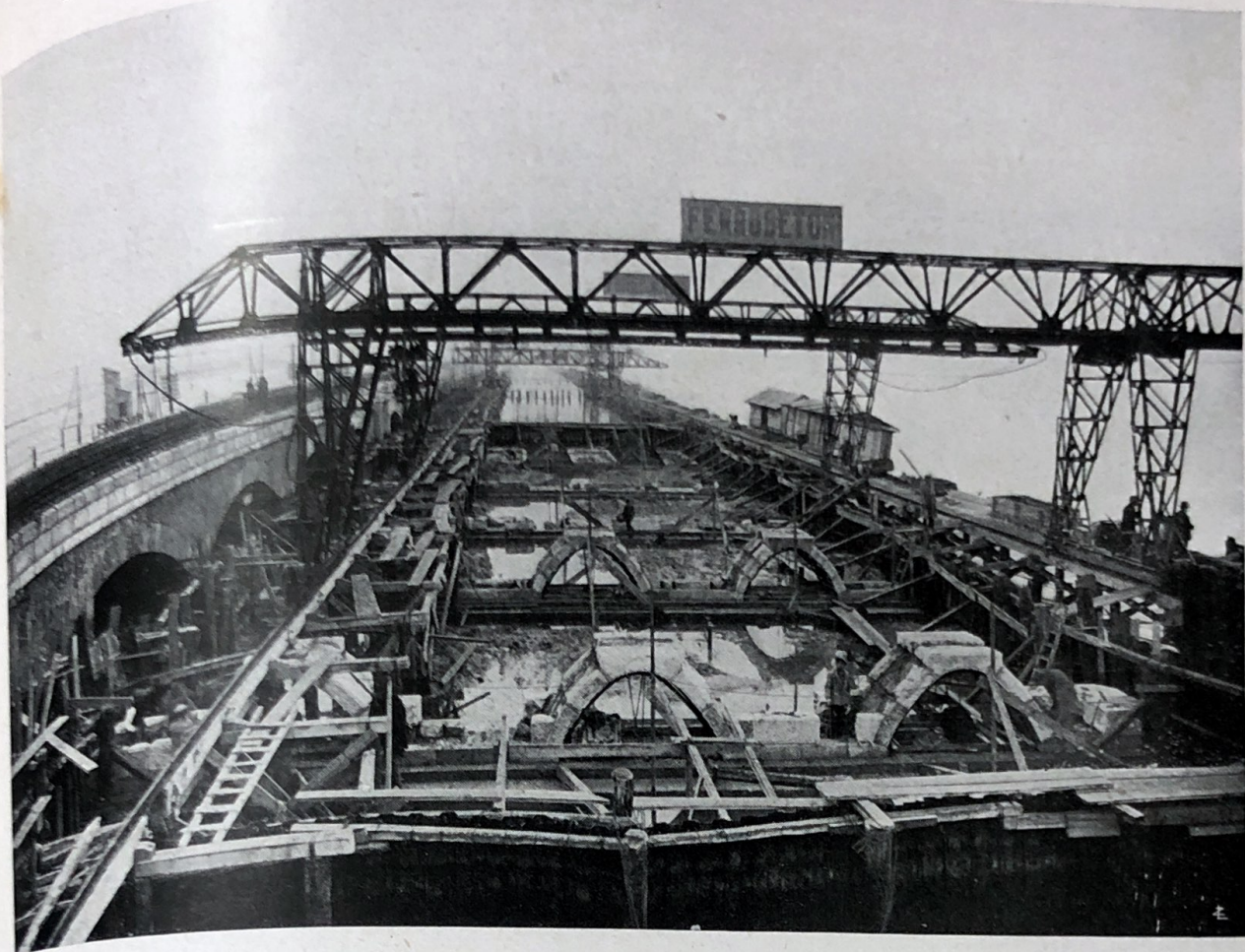
Caduta la Repubblica, sciolti, insieme coi vincoli di sudditanza, anche quelli degli interessi con le città limitrofe di terraferma, retrocessa Venezia dal suo rango di capitale di un grande Stato imperiale a quello di un semplice capoluogo di provincia, caduta in preda a un decadimento che giungeva fino allo squallore, si delineò naturalmente il pensiero di dare veramente e praticamente alla città le funzioni economiche di centro della sua provincia, se più non poteva essere centro della sua Nazione. E poichè le città più vicine — nelle quali l'economia rurale andava gradatamente sostituendosi all'economia marinara — tendevano verso altri centri di più facile e più comodo accesso, come Padova e Treviso, si pensò di dare alla provincia il mezzo per arrivare più facilmente e con mezzi più accessibili alla decaduta metropoli.

L'idea venne ripresa e propugnata, nel 1830 con un progetto di ponte carrozzabile tra Venezia e Mestre, presentato da un negoziante di legname alle Autorità governative austriache, le quali, senza respingerlo, non vi diedero seguito.

Ma, quando qualche anno dopo, s'incominciarono a costruire le prime ferrovie, i veneziani compresero subito che quella era la soluzione migliore del loro problema e alla ferrovia infatti essi sacrificarono l'assioma dell'isolamento lagunare della città, costruendo, con i loro proprii capitali, e con i loro tecnici quel ponte ferroviario, che fu inaugurato nel 1846, e che, se per quel tempo costituì un'opera ciclopica, senza uguali nel mondo, rimane pur ora il più lungo viadotto ferroviario che esista.

Con la costruzione di quel ponte grandioso, Venezia, mentre aveva arrestato il processo di decadimento che ne minacciava la stessa esistenza — poichè coincide con l'apertura al traffico della ferrovia una notevole ripresa dei commerci, e la formazione di grandi correnti turistiche, che, salvo la gloriosa parentesi della rivoluzione degli anni 1848-49, non verranno più deviate — aveva definitivamente risolto il problema del suo allacciamento alla terraferma ed alle grandi arterie dei traffici. Definitivamente, ben inteso, in quanto i mezzi di trasporto fossero rimasti quelli che erano alla metà dell'Ottocento. Perciò tutti i progetti di ponti accessibili ai pedoni ed ai veicoli a trazione animale, che ricominciarono a pullulare dopo l'unione di Venezia al Regno d'Italia non attecchirono e non avrebbero potuto ragionevolmente attecchire.

Nel 1875, nel 1879, nel 1895, nel 1898, nel 1903, le condizioni dei trasporti, in tutto il mondo, erano press'a poco, le stesse che nel 1846. Non si deve credere che la costruzione del ponte carrozzabile, domandata a gran voce da imprenditori e da possidenti di terraferma o soltanto da dottrinarii adoratori del progresso, venisse di volta in volta respinta o rimandata per cattiva volontà di risolvere un problema urgente ed essenziale, e neppure per l'opposizione insormontabile degli artisti, degli esteti, dei tradizionalisti, dei misoneisti. Veniva respinta o rimandata perchè in realtà il problema non sussisteva. Non valeva veramente la pena d'intraprendere un lavoro colossale, e di affrontare l'incognita di una alte-

LA NUOVA AUTOSTRADA PADOVA-MESTRE, CHE SI INNESTERÀ AL PONTE STRADALE MESTRE-VENEZIA FORNIRÀ UNA NUOVA RAPIDISSIMA ARTERIA DI ACCESSO ALLA CITTÀ LAGUNARE.

(fot. Ferruzzi)

PARTICOLARE DELLE COSTRUZIONI DEL NUOVO PONTE: SI VEDONO LE GRANDI GRU A PONTE METALLICO SCORREVOLE E GLI ARCHETTI TRASVERSALI CHE RESTERANNO APERTI NEI PILONI PER LASCIARE LIBERO TRANSITO ALLE ACQUE DI MAREA. DI FIANCO, A SINISTRA, IL PONTE FERROVIARIO.

razione profonda del costume veneziano, soltanto per appagare i desiderii — legittimi, ma non certo decisivi — di qualche possidente di Mestre, che sognava di poter arrivare ogni mattina in città con la propria *timonella*, o di qualche negoziante di latte, di uova e di galline, che preferiva trasportar i suoi prodotti col carro, anzichè con la tradizionale *batela*.

Una vera e propria necessità vitale di intensificare i rapporti tra Venezia e il suo immediato retroterra allora non esisteva.

Ma la necessità divenne evidente, e il problema cominciò veramente ad imporsi, quando, a rivoluzionare tutti i sistemi di comunicazione e di trasporto, apparve l'automobile.

Così la *questione del ponte*, agitata per tanti anni nelle polemiche dei giornali e nelle discussioni dei Consigli solo per gusto di esercitazioni dialettiche, si cominciò a *sentire* veramente nella coscienza del pubblico quando, finita la grande guerra, realizzata la grande opera del Porto Industriale e generalizzatosi l'uso dell'automobile, Venezia capì che non poteva più oltre trincerarsi dietro qualche chilometro di laguna, e un fascio di binarî ferroviarî.

Durante la guerra, quando il nemico era al Piave, e il cannone tuonava ininterrottamente a poche miglia dalla città, e gli aeroplani crociati di nero calavano, nelle notti di luna, a spargervi la rovina e la morte, Venezia, ridotta ad una popolazione di trentamila anime, o poche più, aveva veduto emigrare, per esser portati in salvo, non solamente i capilavori delle sue chiese, delle sue piazze, dei suoi musei, ma anche le macchine delle sue officine, e perfino interi stabilimenti di produzione, che dovevano esser sottratti alla possibile distruzione, e utilizzati in luoghi più lontani dalla fronte. Se le opere d'arte erano tornate poi, a guerra finita, non eran più tornate nè le macchine, nè le officine. E mentre altre tra le maggiori città d'Italia, nello sforzo affannoso di produrre quello che la Nazione domandava per combattere e per vincere la guerra, vedevano svilupparsi le industrie e i traffici, e la loro vita s'andava sempre più intensificando, a Venezia restava totalmente inattivo

il porto, che pure prima della guerra aveva raggiunto il secondo posto in Italia, s'inaridiva ogni fonte di un'industria alberghiera già fiorente, rimaneva sospesa, in pratica, ogni vita civile, intellettuale ed economica.

Al ritorno della pace, quando la vita riprese nelle maggiori città d'Italia più intensa, quasi per adeguarsi al ritmo dei motori dovunque trionfanti, a Venezia parve che non potesse ricominciare che al ritmo della gondola e del vaporetto.

Non v'era gran divario tra la velocità d'una gondola e quella d'un *brum*. Ma tra una gondola e un'automobile non v'è confronto possibile. Così, mentre tutta Italia si andava mettendo al passo con le forme più tipiche della civiltà contemporanea, pareva che Venezia dovesse rimaner ferma ad un passato quasi medioevale.

Pareva. Ma in realtà la guerra, se aveva segnato per Venezia la fine dell'epoca romantica della gondola e del chiaro di luna, aveva anche iniziato la palingenesi della metropoli adriatica.

Proprio nel periodo più critico dell'immane conflitto, nell'estate del 1917, maturava l'iniziativa di un piccolo gruppo di veneziani geniali e intraprendenti, e si firmavano le convenzioni e i decreti per i quali era autorizzata la creazione del nuovo porto industriale di Venezia a Marghera, sui margini della laguna, in una zona che si toglieva al territorio del Comune di Mestre, per aggregarla a quello del Comune di Venezia.

Venivano così affrontati contemporaneamente e avviati alla soluzione tre problemi fondamentali della vita veneziana: 1) quello dell'ampliamento del porto, al traffico del quale non era già più sufficiente, prima della guerra, l'impianto portuale della Stazione Marittima, e che non poteva esser effettuato nel perimetro della città, perchè mancavano le aree, e perchè le esigenze idrauliche della conservazione della laguna impedivano di crearne di nuove con imbonimenti; 2) quello di provvedere all'espansione demografica ed edilizia della città, dando possibilità di sfogo all'eccesso di popolazione, accatastata in quartieri malsani, e nuove possibilità di lavoro alle schiere rapidamente crescenti degli abitanti; 3) quello di conservare la fisionomia tipica della vecchia città, allontanando dal centro, per collocarli alla periferia, i grandi stabilimenti industriali, ed eliminando il pericolo che il loro moltiplicarsi ed il loro svilupparsi dentro la città finisse collo snaturarne completamente l'aspetto e il carattere.

Fedele alla sua tradizione storica, simboleggiata, nella bandiera di S. Marco, dal Leone alato che sorge dalle acque e procede verso la terraferma, sulla quale pianta le sue possenti zampe anteriori, Venezia iniziava così il suo movimento d'espansione verso quei margini della laguna, sui quali sta formandosi oggi la grande Venezia moderna.

Quando la città fu estesa sui due margini della laguna, la soluzione della secolare « questione del ponte » s'impose non più da un punto di vista teorico, ma come una formidabile immanente realtà. E allora il Duce la risolse. Oggi, quindici anni dopo la firma della convenzione tra lo Stato, il Comune e la Società del Porto Industriale per la creazione del porto di Marghera, esso è una realtà ciclopica e fragorosa. E il ponte è fatto.

Ecco: là, dove dodici anni or sono era il « paludo », e l'acque, ricche di saporosi molluschi e frequentate solo dai cacciatori di anitre selvatiche, stagnavano tra piccole « barene » slabbrate, tra motte irregolari, ricoperte dall'alighe, la nuova Venezia slancia verso il cielo la selva delle sue alte ciminiere fumiganti. Ecco, proteso dalla terraferma verso la laguna, lungo l'ultimo tratto del Canale Vittorio Emanuele III, scavato per tre chilometri a congiungere il Porto Industriale col Bacino di San Marco ed il mare, il porticciuolo dei petroli gonfia le sue bianche cisterne, che sembrano nella distanza le torri e le cupole di un ricco villaggio orientale. Ed ecco le vetrate a nido di vespa, e le volte metalliche, e i tralicci, e le braccia possenti di mastodontiche gru, e i tetti tagliati a triangolo e dipinti con gamme d'ardesia dei grandiosi stabilimenti, che 68 industrie convenute qui da ogni parte d'Italia, attrattevi dalla posizione impareggiabile e dalle condizioni di eccezionale favore concesse dallo Stato, dal Comune, e dalla Società proprietaria del terreno per i nuovi impianti, hanno eretto ai margini della laguna, al punto d'incrocio delle vie marittime, terrestri e fluviali.

Ecco uno spettacolo di nuova e inaspettata bellezza veneziana, non veduto dai viaggiatori affrettati che si limitano ad ammirare Piazza San Marco, e non s'affacciano nemmeno al finestrino del loro scompartimento per guardare la gigantesca opera quando il treno

(*fot. Ferruzzi*)

LA ZONA D'ARRIVO DEL NUOVO PONTE IN CITTÀ (FOTOGRAFIA ESEGUITA DALL'AEROPLANO QUANDO SI INIZIAVA LA COSTRUZIONE DELLA PORZIONE DEL NUOVO PONTE CHE SI STACCA IN CURVA DAL PONTE FERROVIARIO. - SI DISTINGUE ESATTAMENTE IL FORTINO DI S. LUCIA ATTUALMENTE INCORPORATO NEL PONTE).

che li porta nella Regina della Laguna passa sul ponte.

Le banchine, che si slanciano nella laguna bianche e massiccie; gli specchi lucenti delle darsene e dei larghi canali, dai quali svettano le alberature delle navi sotto carico; la rete stradale fitta, complessa, solcata da innumerevoli autoveicoli; la selva dei camini e i carri pensili lanciati su rotaie sospese sopra trine metalliche larghe e leggere, tutto si fonde in un mirabile accordo di tinte squillanti e di linee ardite, moderne, gagliardamente tracciate.

Porto Marghera, questa Venezia nuova dell'industria e del traffico, dalla quale è stata attirata, fino all'annessione, la città di Mestre, che oggi forma un Comune solo con Venezia, è la premessa indispensabile della nuova arteria automobilistica translagunare, come il ponte è la conseguenza fatale della costruzione di Porto Marghera. Ed anche nella configurzione topografica e nella distribuzione urbanistica questo rapporto logico tra il Porto e il Ponte sembra concretato e quasi impresso nel tracciato della strada e nei ciclopici manufatti che la trasportano dal sobborgo di terraferma alla città.

Chi voglia rendersene conto, vada a Mestre, e salga sul piano più elevato del grande cavalcavia autocamionabile, dal Comune di Venezia gettato in questi ultimi anni attraverso il fitto fascio dei binari, che raccoglie tutte le linee provenienti, a raggera, da Trieste, da Udine, da Trento, da Milano, da Roma, per inoltrarle verso la metropoli lagunare attraverso il corridoio del ponte ferroviario.

Eccolo appunto, il ponte, davanti allo sguardo dell'osservatore. Ma il colossale manufatto, che da quasi novant'anni, come un nastro ciclopico, tiene ormeggiata alla terraferma la città galleggiante sulla sua laguna, s'è sdoppiato. Un altro nastro si stacca dal margine lagunare fervido d'opere ed irto di officine, gli corre vicino, si salda con esso, ne allarga grandiosamente il rettifilo che taglia nettamente le verdi acque increspate e impennacchiate dal vento, e si avvince alla massa rossastra della vecchia metropoli, che sfu-

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

UN GRANDIOSO ASPETTO DEI LAVORI PER L'ATTRAVERSAMENTO DELL'ESTREMITÀ DEL CANAL GRANDE MEDIANTE DUE GRANDI ARCATE SGHEMBE.

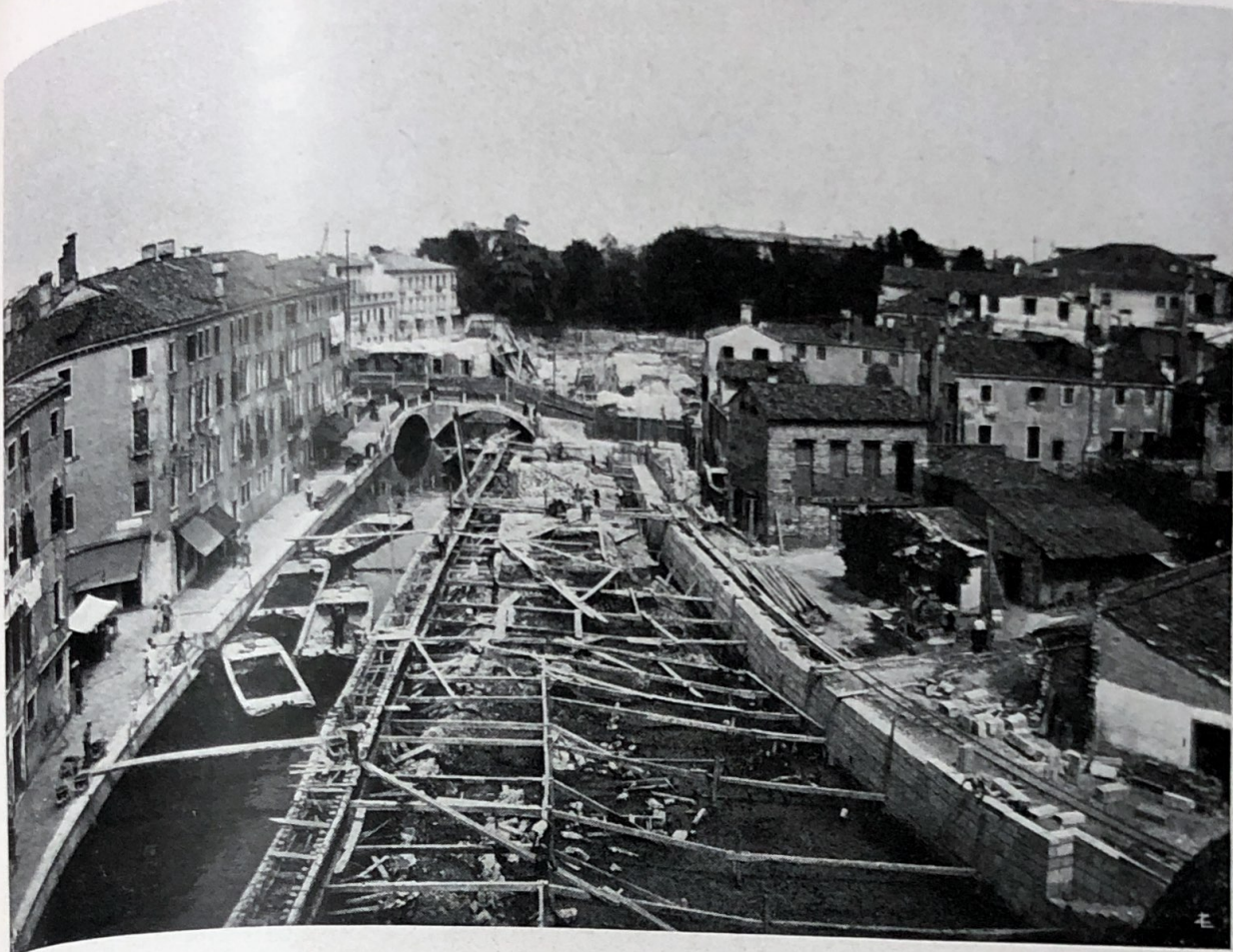
ma i suoi contorni contro il cielo, sotto la guardia del Campanile di S. Marco.

Il nuovo ponte autostradale translagunare è già compiuto, due anni esattamente dopo l'inizio dei giganteschi lavori che la realizzazione del progetto, elaborato dall'ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Municipale, comm. Eugenio Miozzi, richiedeva.

Il complesso dell'opera, per la quale è stata preventivata la spesa di 80 milioni, con il contributo dello Stato in ragione del 75 per cento, è costituito da un terrapieno dello sviluppo lineare di 3.500 metri da Marghera al margine lagunare; di un manufatto in muratura e pietra d'Istria — cioè dal ponte vero e proprio — parallelo al ponte ferroviario per una lunghezza di 3.300 metri; da questo punto, il manufatto devia verso sud con una curva del raggio di 280 metri, e prosegue per altri 700 metri salendo fino ad una quota di m. 11 per attraversare il Canal Grande, i binari della Marittima e il Canale di Scomenzera, e scendere poi con una rampa sul piazzale d'arrivo di Santa Chiara, con l'altra in Marittima.

Il ciclopico manufatto è dunque lungo 4.000 metri e largo 20, dei quali m. 17,50 sono occupati dall'autostrada, m. 2,50 dal marciapiede pedonale; altri m. 2,25, sono ricavati coprendo l'intercapedine tra il nuovo ponte stradale e il vecchio ponte ferroviario, ed offrono una comoda pista per i ciclisti.

Il ponte vero e proprio corre su 227 arcate in muratura, aventi una luce di m. 10.63 e una freccia di m. 1.35, sostenute da 184 pile semplici di pietra d'Istria e da 37 pile-spalle. È diviso in sei tronchi da cinque vasti piazzali. L'attraversamento del Canal Grande è compiuto mediante due gigantesche arcate a sghembo della luce di m. 34 e della freccia di m. 7, reggenti un'impalcata di cemento, su cui corre l'autostrada, che prosegue, volgendo verso est, per l'attraversamento dei binari della Stazione Marittima. Questo secondo attraversamento è effettuato per mezzo di un cavalcavia di cemento armato a 4 luci di m. 20 ed una di metri 9.

In corrispondenza delle estremità del cavalcavia si innestano le due rampe. La prima, larga m. 12, con uno sviluppo di 182 me-

(*fot. Ferruzzi*)
I LAVORI PER LA COSTRUZIONE DEL RIO NOVO. L'ALLARGAMENTO DEL RIO DEI TRE PONTI (È ANCORA INTATTO IL GIARDINO PAPADOPOLI).

tri scende alla Marittima, ed è destinata ad agevolare il traffico degli autocarri provenienti dalla terraferma, che potranno arrivare direttamente alle banchine del porto commerciale. La seconda rampa, che costituisce la continuazione del manufatto principale, larga 20 metri, attraversa con due arcate disuguali il canale di Scomenzera e la fondamenta di Santa Chiara, e scende al piazzale di arrivo.

Il piazzale di Santa Chiara: ecco un nome nuovo nella topografia veneziana; ecco con esso indicata la prima delle trasformazioni, che la costruzione del ponte ha imposto — e imporrà forse in avvenire — alla configurazione della città medioevale.

Lungo l'estremità orientale del Canal Grande, sulla riva di fronte a quella, alla quale s'affaccia chi giunge a Venezia dalla ferrovia, al di là della Chiesa di San Simeone Piccolo, che erge verso il cielo la sua grande cupola verde, al di là del ponte della Croce, che valica il Rio dei Tolentini, si stendeva, fino a pochi mesi or sono, una lunga fondamenta, fiancheggiata per un buon tratto da un muro turrito di rossi mattoni, sul quale straripava un tumulto di verdi fronde, che il sole d'autunno tingeva dei suoi colori di porpora. Il giardino Papadopoli, salvato nel 1821 dalla distruzione, si stendeva lungo tutta la fondamenta della Croce, giungendo fino al punto ov'era conservato, incastrato in un muro, il portale monumentale dell'antico convento della Croce, distrutto all'epoca napoleonica, e dove s'inizia la fondamenta di Santa Chiara. Questa continuava, fiancheggiata da interminabili file di barche, di *peate*, di *burchi*, cariche di botti, di balle, di casse, destinate al carico dei piroscafi ormeggiati alla vicina Marittima, e da una fila di vecchie case veneziane, alcune riunite tra loro da uno di quegli archi, che i veneziani d'un tempo costruivano attraverso a una strada pubblica, per significare la proprietà d'una stessa famiglia su due case poste ai due lati della strada stessa. Più oltre erano i fondaci e i *mezzà* di una grande casa di spedizioni marittime, che si stendevano fino al punto nel quale la fondamenta di Santa Chiara svoltava, abbandonando il Canal Grande, per fiancheggiare l'i-

nizio del Canale di Scomenzera, sfilava davanti al giardino già delle Monache di Santa Chiara, disteso accanto al Convento, (trasformato da tempo in Ospedale Militare), e si dirigeva verso destra, per il ponte di ferro gettato sul Canale di Scomenzera, alla Marittima, verso sinistra, alla bella chiesa quattrocentesca di S. Andrea della Zirada, e all'omonimo *Rio Terrà*, vasto spiazzo erboso, alberato, tipico cantuccio di sobborgo veneziano, sul quale s'aprivano discrete le porte di qualche oratorio, di qualche piccolo convento, di qualche studio d'artista, e d'una vecchia Cereria.

Il Rio Terrà di Sant'Andrea era sempre quieto e solingo. S'animava solo, per qualche minuto, al passaggio degli scaricatori che andavano o venivano dalla Marittima, o dei gruppi garruli di *tabacchine* della vicina Manifattura Tabacchi, così ben dipinti dalla musa vernacola di Riccardo Selvatico.

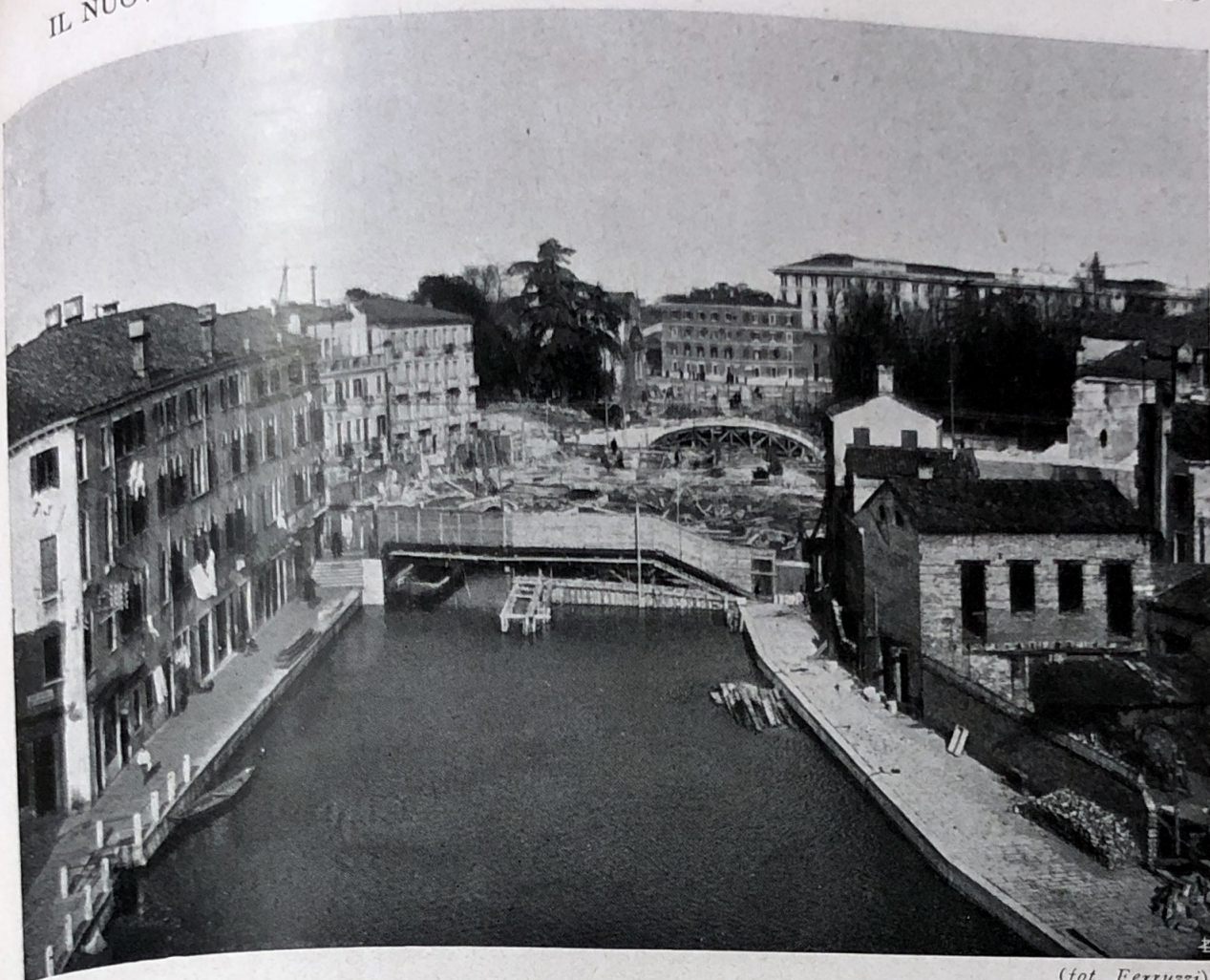
Dall'altra parte della contrada, lungo il Canal Grande, sulla fondamenta di Santa Chiara — dov'era l'ultima toccata dei vaporetti, prima di virar di bordo, per riprendere la corsa verso il centro — la strada era più rumorosa, e affollata dagli uomini di fatica della casa di spedizioni. Ma anche là v'era un angoletto di pace: il giardino della vecchia birreria, una delle prime che si sia aperta a Venezia, circa un secolo fa.

Quella remota parte della città, cara ai romantici dell'Ottocento per l'amena solitudine dei luoghi, sta per diventarne la plaga più tumultuosa.

Dietro la tenue cortina delle vecchie case, che continueranno ad affacciarsi alla fondamenta di Santa Chiara, come un sipario, una serie di demolizioni ha aperto infatti una area di 30.000 metri quadrati, che costituisce il piazzale d'arrivo delle automobili sul suolo di Venezia, e che, iniziandosi a pochi passi dal Canal Grande, dietro il diaframma di pochi metri, formato dagli avancorpi delle vecchie case, raggiunge verso sud il Rio Terrà di Sant'Andrea, ed il Rio omonimo, che lo continua, e verso occidente il Rio Novo, ricavato recentemente nel terreno del Giardino Papadopoli.

Sul Rio Terrà di Sant'Andrea non s'apriranno più le porte discrete dei conventi e degli studi, ma guarderanno invece i finestroni immensi della grandiosa autorimessa, che si sta attrezzando in un primo tempo per 1000 automobili, ma che in seguito sarà ampliata e sopraelevata, fino a contenerne almeno duemila, e anche di più.

Lo smistamento del traffico automobilistico e di quello nautico avverranno sulla lunga e vasta riva del Rio Novo. Questo da una parte immette subito nel Canal Grande, (tra la fondamenta della Croce, alquanto accorciata, e quella di Santa Chiara), e dall'altra prosegue verso sud-ovest, infila il Rio dei Tre Ponti, (portato a circa il doppio della sua originaria larghezza), e attraversa quindi, con un nuovo squarcio, il terreno, per gettarsi nel Rio del Malcanton, e proseguire quindi per quest'ultimo canale, e per il rio di Ca' Foscari, — preesistenti — fino a sboccare nel Canal Grande, appunto a Ca' Foscari, nel punto nel quale il Canal Grande muta direzione, e si chiama perciò appunto, « volta de canal ».

I TRE PONTI, COM'ERANO PRIMA DI ESSERE TRASFORMATI PER LA CREAZIONE DEL RIO NOVO.

(*fot. Ferruzzi*)

IL RIO DEI TRE PONTI ALLARGATO. (IN FONDO IL GIARDINO PAPADOPOLI È GIÀ IN PARTE SCOMPARSO).

Il percorso della nuova arteria nautica — destinata a ridurre di due terzi la distanza tra il piazzale d'arrivo del Ponte e il bacino di San Marco, ed a sottrarre un nuovo e non desiderabile aumento di traffico alla maggior parte del Canal Grande — si sviluppa per una lunghezza di 650 metri, della quale la metà circa è stata ottenuta con l'utilizzazione di canali preesistenti, e il resto è stato scavato in un terreno occupato quasi esclusivamente da orti e giardini. La larghezza media del nuovo Rio è di 20 metri, con un minimo di 14 metri nel rio di Ca' Foscari, rimasto intatto, mentre il Rio di San Pantalon è stato leggermente allargato. Sono stati per contro demoliti i due ponti di Ca' Foscari e di S. Pantalon, per dar posto a due nuovi ponti, che, per la loro altezza sul pelo dell'acqua permettessero l'intensificazione del traffico e il passaggio delle grandi lance automobili, veri e propri autobus d'acqua velocissimi, destinati ad assicurare il rapido collegamento tra il piazzale d'arrivo del ponte autostradale e il centro della città. I due ponti rifatti, e gli altri quattro, costruiti *ex-novo*, attraverso l'arteria nautica, fiancheggiata da due ampie *fondamente*, ricostituiscono la continuità della viabilità pedonale. A questi ponti se ne aggiungeranno altri due, per assicurare altri transiti necessari. Uno di questi ponti, che risulterà a quattro rampe, sostituirà quello a tre rampe, detto « i tre ponti » che è stato demolito, e costituirà un motivo nuovo e curioso nel paesaggio veneziano.

Il paesaggio veneziano: tocchiamo il punto più delicato di tutta la storia del ponte translagunare e dei suoi sviluppi in città; il punto, sul quale si sono accese e combattute in passato le più aspre polemiche, e che ha fornito le armi più sentimentalmente efficaci agli oppositori dell'opera.

La questione è oramai assolutamente superata nei riguardi del ponte translagunare vero e proprio, ma la soluzione dell'arrivo in città e del collegamento col centro lascia adito a riserve non del tutto infondate. Se tale arrivo fosse stato sistemato nella Marittima, o, meglio ancora, nelle zone ad essa adiacenti — Campo di Marte, Magazzini Generali e Punto Franco — alle quali la costruzione del nuovo porto industriale a Marghera ha tolto

una parte della loro indispensabilità, si sarebbero potuti lasciare intatti i vecchi quartieri della città, e si sarebbe potuta risparmiare l'apertura del Rio Novo. Il Canale della Giudecca avrebbe potuto offrire una magnifica arteria d'accesso al centro, percorribile in velocità da qualunque tipo di natanti a motore, e l'accesso al Canal Grande si sarebbe facilmente potuto ottenere con lievissimi ritocchi a qualche canale interno.

Tuttavia è doveroso riconoscere che, anche così, com'è stata compiuta, l'opera non disturba il paesaggio veneziano. Dal Canal Grande non si vede il duplice arcone, col quale l'autostrada sorpassa l'estremità della grande via acquea, e l'attraversamento del Canale di Scomenzera e della fondamenta di Santa Chiara non si avverte altrimenti che come un muraglione che sfugge allo sguardo. Il piazzale d'arrivo è mascherato dalla cortina di vecchie case, dietro le quali, quando spunterà, l'autorimessa non guasterà il paesaggio più che non facciano in quel tratto d'orizzonte le ciminiere delle officine o gli impianti elevatori dell'acquedotto.

L'imbocco del Rio Novo non differirà di molto da qualsiasi altro imbocco di canale, e sarà anzi abbellito dal verde della parte superstite del giardino Papadopoli; e lo stesso giardino maschererà tutta la fronte del Piazzale verso il Rio Novo, e formerà quasi una zona di rispetto tra la città insulare e quel lembo di terraferma incuneato nelle sue carni.

Rimane da risolvere il problema di architettura urbanistica costituito dal Rio Novo. Il quale, essendo stato ricavato da una zona quasi suburbana, attraverso orti e giardini stendentisi a tergo di abitazioni, aventi le facciate su altre arterie stradali, si presenta attualmente come un passaggio di retroscena, o di servizio, che non si addice a quella che sarà una delle più grandi arterie di accesso alla città. Ma il Comune sta già studiando i mezzi per dare la dignità architettonica che si conviene alla nuova arteria. Speriamo che vorrà anche provvedere a dare una linea più veneziana a taluno dei ponti che attraversano il Rio Novo, ed uno sfondo prospettico più degno di quello ch'è offerto attualmente dai fabbricati delle Ferrovie dello Stato sulla sponda del Canal Grande opposta allo sbocco del Rio stesso.

Quanto al ponte autostradale in sè stesso, non si può negare che sia un'opera magnifica, nella sua gigantesca struttura. Imponente appare l'opera soprattutto a chi la contempli dall'alto del cavalcavia gettato sopra i binarî della Marittima, o dall'estrema banchina di ponente della Marittima stessa, o dalla Laguna. Il succedersi delle svelte arcate, dalle pile traforate, in modo da assicurare l'espansione e la libera circolazione delle maree; la bella curva, con la quale il ponte nuovo si stacca dal vecchio ponte della ferrovia, e sale fino a superare il vecchio fortino di S. Lucia, che appare ormai incorporato nel manufatto ciclopico; la potenza dei voltoni che attraversano l'estremità del Canal Grande, la maestà delle arcate che sorreggono il manufatto quando esso prende contatto con l'estremità della Marittima — arcate nelle quali si pensa di sistemare dei mercati all'ingrosso, comodamente accessibili dagli autocarri provenienti dalla terraferma — tutto ciò forma un complesso di tale grandiosa bellezza, da suggerire naturalmente il paragone con le opere insigni che hanno portato attraverso i secoli il nome e la gloria di Roma. Qui veramente andrebbe ripetuto quel motto, che la Serenissima volle inciso sopra l'opera ciclopica gettata nel Settecento a contendere al mare il cordone di lidi, che forma la laguna: *Ausu romano*.

Adesso, che la grande opera è compiuta, e nuovi varchi sono aperti alla silenziosa operosità dei veneziani, rimane affidata alla loro saggezza la protezione ulteriore della loro città in quei caratteri che costituiscono la sua fisionomia unica al mondo. È necessario che il ponte alla veneziana, che tra il piazzale d'arrivo e il giardino Papadopoli segna ormai il confine tra la vecchia Venezia e la terraferma, rimanga ad ogni costo e per sempre il baluardo della venezianità.

La civiltà automobilistica, con quel travolgente dinamismo, ch'è insito in ogni civiltà giovane e viva, mira già a nuove conquiste. Già si parla di prolungare l'autostrada fino a S. Giorgio Maggiore, di faccia a S. Marco, attraverso la Giudecca, e si richiama un progetto di novant'anni or sono, che contemplava la costruzione della stazione ferroviaria a S. Giorgio. Già si ventilano progetti di un ponte autostradale sulla Laguna tra Venezia e Chioggia, mediante l'utilizzazione di barene e bassifondi lagunari. E l'Amministrazione Provinciale prosegue in silenzio un' opera da lunghi anni intrapresa per portare all'al-

(*fot. Ferruzzi*)

UN TRATTO DEL RIO NOVO SCAVATO ATTRAVERSO GLI ORTI DEL MALCANTON.

tra estremità della città, all'isola delle Vignole, e forse anche a Sant'Elena, una sua strada gettata attraverso le spiagge del Cavallino e gli orti e i frutteti di Treporti e di Sant'Erasmo.

Esiste, insomma, una tendenza a circondare Venezia di strade ordinarie e automobilistiche, a trasformare la sua vita, ch'è tutta sulle acque, in una vita di terraferma; a farne una città di transito automobilistico, nella quale i turisti possano sostare un' ora, per far benzina o cambiare una gomma, e riprender poi la loro strada.

Questo dev'essere ad ogni costo impedito. Questo significherebbe per Venezia non già la fortuna e il rifiorimento economico, ma la rovina di tutto il suo spirito e di tutta la sua bellezza, e la fine non più soltanto del suo isolamento lagunare, bensì della sua stessa ragione di esistere.

E questo non vogliono i veneziani, nè vuole il magistrato che tanto degnamente li presiede, il Podestà Mario Alverà, principale artefice dell'opera ciclopica realizzata, per volontà del Duce, da Venezia fascista.

ELIO ZORZI

LA PIETRA OLLARE DELLA VALTELLINA E SUE APPLICAZIONI NEL CAMPO DELL'ARTE

UNA COPPA ORNAMENTALE.

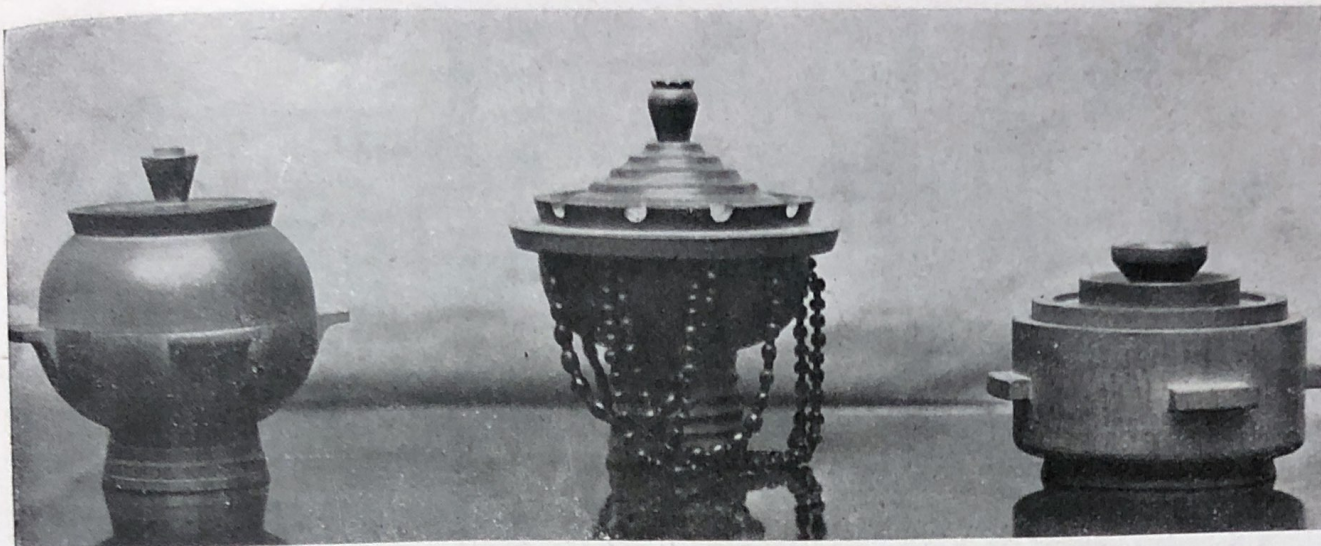
I turisti che si recano a visitare la breve ma pittoresca valle Malenco che unisce la cittadina di Sondrio al gruppo poderoso del Disgrazia, conoscono, sia pure superficialmente, le proprietà della *pietra ollare* valtellinese. A tutti gli altri questa pietra non è affatto nota, per quanto da qualche anno ne abbiano incominciato a parlare i quotidiani di Sondrio, le riviste artigiane e non pochi giornali d'arte.

Tanto per intenderci, diremo subito che la pietra ollare non è scoperta dei nostri giorni: la si usa in Valtellina da secoli, da parecchi secoli, anzi; e in tutte le case, indistintamente, fino alle catapecchie sperdute fra gli altissimi pascoli, vi si trova il tradizionale « laveggio », foggiato a forma di pentola, basso e panciuto, che va dalle dimensioni grandissime (non mancano nella valle le belle e numerose famiglie patriarcali cui occorrono capaci recipienti per la preparazione dei pasti) a quelle microscopiche che possono contenere tutt'al più un bicchiere di liquido. Le proprietà principali del laveggio sono: quella di una forte resistenza alla fiamma e la capacità di conservare a lungo il calore e mantenere così la pentola a bollore, anche dopo parecchio tempo ch'è stata levata dal fuoco.

La lavorazione della pietra ollare, fino a pochissimo tempo fa non era mai andata oltre la fattura del rudimentale laveggio: si era fatto, sì, qualche tentativo per sbozzarla e levigarla con intendimento d'arte, ma tutti gli sforzi si erano arenati dinanzi all'untuosità della materia e davanti alla sua monotona opacità, che non si riusciva a togliere con nessun mezzo.

Trovare il modo di levigare la pietra così che prendesse, senza perderla più, la caratteristica lucentezza dai riflessi metallici, acquistando un posto ben definito fra le pietre che vengono utilizzate con grande rendimento nel campo artistico e ornamentale, era stato il tentativo di molti; il merito della riuscita va però allo scultore Antonio Corrado. Questo scultore è un lucano che da parecchi anni vive a Sondrio, dove ha piantato una piccola officina, modesta nelle dimensioni ma ben attrezzata, officina che è nel medesimo tempo laboratorio e scuola, giacchè il Corrado si è prefisso di creare in Valtellina — ora che ne ha largamente provati i risultati — una vera e propria industria artistica della pietra ollare.

Prima però di accennare agli usi moderni

UN PIATTO ISPIRATO ALL'ARTE ELLENICA.

VASI E BARATTOLI PORTAPROFUMI E PORTAGIOIELLI, DI GUSTO NOVECENTESCO.

a cui è destinata questa pietra ollare, diremo due parole sulla sua natura geologica. Essa appartiene al gruppo dei minerali scistoso-cloritici o cloritescisti, di composizione basica, ricchi di ossido di ferro e magnesio, e formati essenzialmente da un aggregato squamoso, scaglioso o lamellare di uno o più minerali. Sono rocce tenere e friabili, di colore verde, sulle tonalità oscure, con scistosità più o meno evidente, specie nelle varietà squamose, dove le laminette di clorite sono spesso raggruppate in rosette. La pietra ollare è appunto uno scisto cloritico: le sue qualità squamose minutissime, la sua purezza e la sua giusta miscela di talco e serpentino, la rendono di gran lunga superiore a tutte le altre pietre consimili, e dalle altre si distingue subito per quel suo grigio azzurrino che ora sfuma sul verde tenero e ora sul verde cupo, fino a raggiungere qualche volta i lampeggiamenti dell'onice.

Grossi banchi di pietra ollare si trovano in Val Malenco, sulle dorsali del Disgrazia. Le cave sono di proprietà comunale e sul luogo viene eseguita la sgrossatura e la prima sbozzatura mediante i torni.

Mentre all' occhio detta pietra si presenta della compattezza del granito, è nella lavorazione molto più pastosa del marmo, così che si presta benissimo non solo a tutti i lavori di scultura, ma alle finezze e al virtuosismo dell'ornato, al ritmo armonico della fuga degli svolazzi e ai migliori effetti di chiaroscuro nei bassorilievi. Così che da essa si può ottenere ogni cosa: dalla grande figura a tutto tondo fino alla miniatura: dalle snellissime anfore di sapore greco ai piatti di ogni foggia; candelieri, animali, frutta, fiori, piastrelle, ninnoli di ogni epoca e di ogni maniera, scolpiti, grafiti, incisi. Le creazioni che escono dalla bottega del Corrado, quelle che più accontentano perchè maggiormente rispondono alle finalità artistiche della lavorazione, sono quelle ispirate a motivi regionali, e particolarmente i bei grafiti riproducenti paesaggi e costumi locali, le cime nevose, gli svelti camosci dalla linea nervosa ed elegante, la flora alpestre tanto varia e piena di grazia, l' impeto delle acque che si cercano una via tra le rocce tutte a punte e a guglie, l'ampia solennità dei pascoli verdi, la mistica pace delle chiesette sperdute tra il folto, la solennità dei colossi alpini che ora alzano contro il cielo barriere inaccessibili e ora si snodano sinuosi a formare la magnifica catena delle prealpi Orobie.

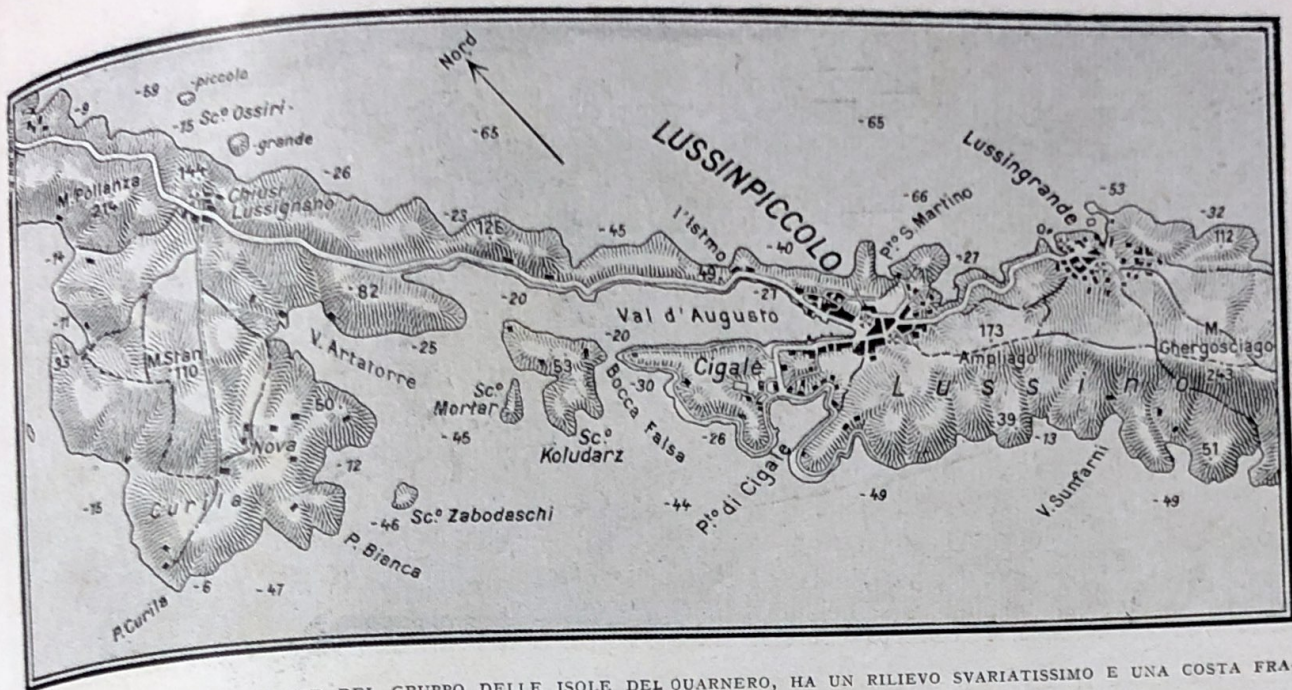
E se poi l'artista esce

UNA GUSTOSA TESTA DI BIMBO.

DUE PIATTI DECORATIVI, DA PARETE, CON GRAFFITI DI SOGGETTO ALPINO.

dalla mediocrità, accanto a tutta questa fioritura di oggetti graziosissimi si trova la nota personale, il pezzo raro. E siccome nel caso specifico della pietra ollare la materia risponde veramente all'intenzione dell'arte, con la sua pastosità calda e col suo verde speciale (quel verde che tanto fa tribolare gli artisti quando vogliono dare ai bronzi la patina che ricordi l'antico, quella patina che ha del verde le iridescenze liquide con bagliori di cobalto) l'artista non ha che da lasciar lavorare l'ispirazione.

La Valtellina, che ha avuto nel passato intagliatori di vaglia e forgiatori del ferro di non comune valore, ha ora la materia pronta per dare vita e valore d'arte ad una industria che è forse unica in Italia e può svilupparsi con ottimi risultati.

A. PINCHETTI

LUSSINO, LA PIÙ MERIDIONALE DEL GRUPPO DELLE ISOLE DEL QUARNERO, HA UN RILIEVO SVARIATISSIMO E UNA COSTA FRASTAGLIATA E ASSAI PITTORESCA, PIENA DI FASCINO.

LA GUIDA PRATICA ALLE STAZIONI MARINE

L'ALTRA METÀ

COMPLETIAMO il giro della penisola. Lo scorso anno eravamo partiti dai sobborghi della Superba, dalle cittadine satelliti con cui s'inizia la Riviera di Ponente e discendendo l'arco che *s'imborga* di Varazze, di Savona, di Finale, di Pietra Ligure, d'Alassio, eravamo giunti ai magici orti di San Remo, di Ospedaletti, di Bordighera, dove l'aria è imbalsamata dai profumi d'una flora che cresce in piena terra e ha le forme nobili dei prodotti delle serre. Poi, ancora partendo da Genova, eravamo discesi dall'altro lato, quello che ha in faccia il sole al suo tramonto, dove per lunghi tratti le onde si frangono pittorescamente contro gli scogli e le rocce che si avanzano nel delizioso promontorio di Portofino, e si ritraggono nei seni di Paraggi e di Santa Margherita, per placarsi poi e lambire le morbide arene di Forte dei Marmi, di Pietrasanta, di Viareggio. Di lì il viaggio era proseguito senza ritorni e con un minore numero di stazioni: ma qualcuna famosa: Livorno, Ostia, quelle del Golfo Partenopeo: e con una deviazione nell'isola dei Ciclopi, al Lido di Mondello, a Taormina; e un'altra all'isola dei Sardi, a Cagliari, a Porto Torres.

E lì ci eravamo fermati.

Fermati con promessa di proseguire. È quello che facciamo quest'anno, con un nuovo volume della *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*, che fin dalla copertina rallegra con una delle pittoresche visioni dei nostri mari: le policrome vele delle paranze. Il nuovo periplo s'inizia dal Quarnaro, ma è preceduto da una punta, ahi! troppo breve sulla costa orientale dell'Adriatico, nell'arcipelago di Làgosta, e a Zara, che persino nella forma peninsulare sembra protendersi verso l'Italia a cui la uniscono, quanto Ragusa e Traù e Sebenico, lingua, costumi, storia, civiltà. Poi, passando davanti alle città dove si vogliono far tacere i leoni, si percorre il lungo tratto che conduce nell'interno del Quarnero, a Lussinpiccolo e a Cigale, di cui una grande illustrazione panoramica riproduce la riposante baia e la lussureggiante vegetazione; a Fiume, ad Abbazia, a Laurana, rinomatissimi e attrezzatissimi soggiorni, in cui i popoli del Nord avevano riconosciuto e riconoscono tuttora straordinaria felicità di clima; e ne rende testimonianza irrefragabile la stupenda flora.

Magnifica riconquista fece l'Italia colla deliziosa Abbazia e la vicina Laurana: da potere paragonarsi, nelle stazioni di montagna, a

LA MARINA DI RIMINI È FRA LE PIÙ ATTRAENTI, PIÙ SIGNORILI E MEGLIO ORGANIZZATE D'ITALIA E DELL'ES

CIGALE È SITUATA ALL'ORLO DI UNA PICCOLA BAIA, AD OVEST DI LUSSINPICCOLO, CHE HA I CONTORNI DI

...BO, CON ATTREZZATURA INECCEPIBILE. LA SPIAGGIA, LARGA 100 METRI E PIÙ, HA UN ARENILE FINISSIMO....

...DI UN AMENO LAGHETTO BEN RIPARATO DALLE DOLCI COLLINE, RIVESTITE DI FOLTA VEGETAZIONE.....

L'ARCIPELAGO DI LÀGOSTA, ALL'ESTREMO SUD DELLE ISOLE MERIDIONALI DELLA DALMAZIA, HA TERRITORIO BOSCOSO E CACCIAGIONE ABBONDANTE.

quella di Cortina d'Ampezzo. E ad essa fa riscontro l'altro riacquisto, del golfo di Trieste, dove, insieme con le stazioni continentali di Pola, di Rovigno, di Parenzo, di Portorose, bellissima, trionfano quelle insulari di Brioni e di Grado: diversissime l'una dall'altra, quanto possono esserlo un parco e un lido, ma ricche delle più eminenti attrattive che competono all'uno e all'altro: attrattive generosamente largite dalla natura, sapientemente messe in valore dall'uomo.

Terza nell'alto Adriatico, nell'ordine della nostra descrizione, ma non terza nella fama e negli splendori, ecco la laguna Veneta.

Preparata da Lignano, da Jesolo, da Lido dei Lombardi, al centro del grande arco lagunare che si estende dalla foce del Piave a quella del Brenta, l'isola di Lido, famosa col nome di Lido di Venezia, offre tutte le attrattive delle più grandi stazioni balneari del mondo, ma le supera per la felicità delle condizioni climatiche e perchè alle sue spalle Venezia si offre in tutta la sua magnificenza e nelle impareggiabili caratteristiche di città di arte.

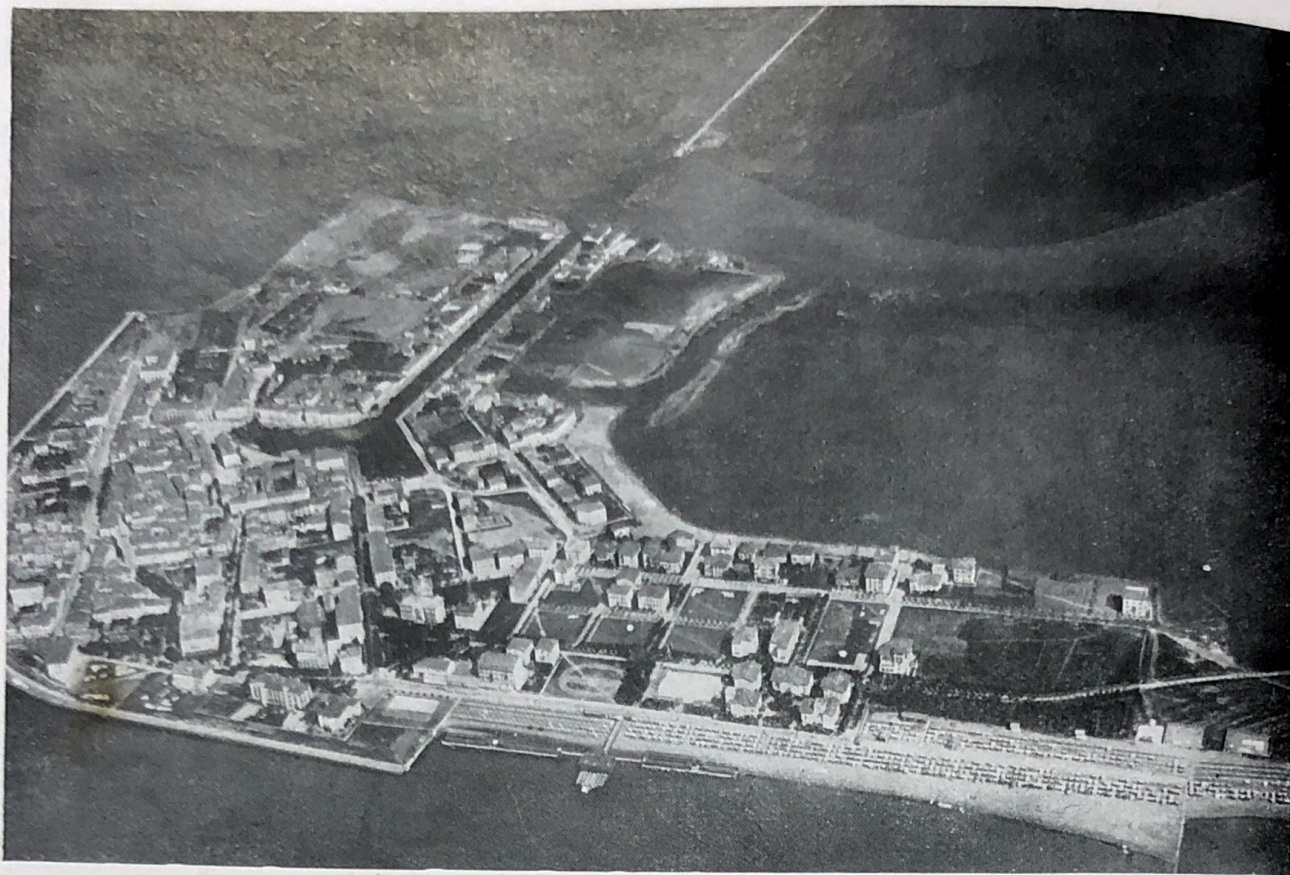
Par quasi che le altre stazioni balneari si ritraggano davanti alla superiorità del Lido: e tranne la pittoresca Sottomarina di Chioggia, non ne troviamo più fino a Marina di Ravenna, dove hanno inizio 300 km. di litorale, lungo la Romagna, le Marche e l'Abruzzo, che praticamente costituiscono una unica gigantesca spiaggia, e, si può ben dire, la più estesa zona balneare d'Italia.

Dire di tutte codeste stazioni, da Marina di Ravenna a Francavilla al Mare, sarebbe un ripetere ciò che la *Guida* descrive con quella precisione, quella minuzia, quella ricchezza di illustrazioni che ormai è nota attraverso le 420.000 copie del 1° volume, pareggiate dalle 420.000 di questo 2°. La Guida ne registra 35 e s'intende che trascura quelle che

LAURANA, CON UNA SITUAZIONE CONSIMILE A QUELLA DI ABBAZIA, È PIACEVOLMENTE DISTESA FRA MARE E COLLINA, CON VAGHISSIMI PUNTI DI VISTA.

LA PICCOLA E PROFONDA BAIA CHE FORMA IL PORTO DI BRIONI, DOVE SULL'AMPIA RIVA SI RAGGRUPPANO GLI ALBERGHI.

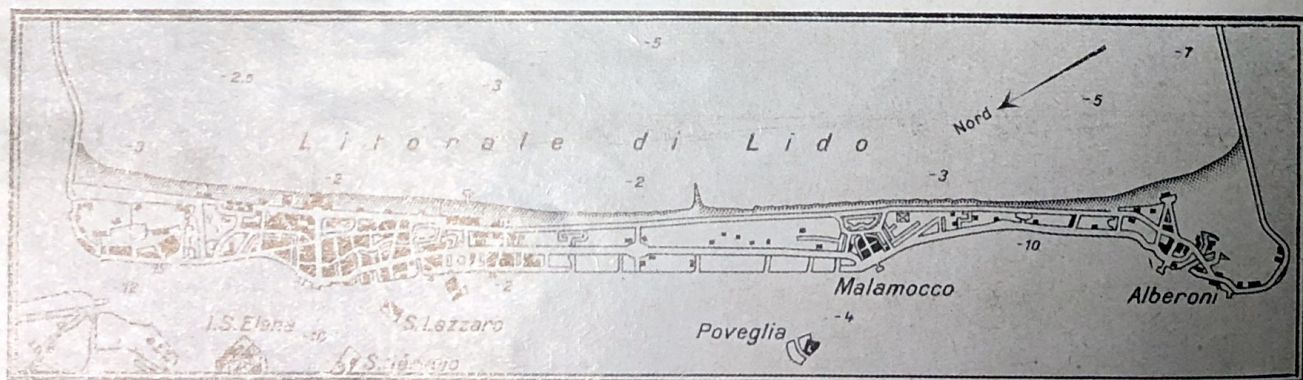
per mancanza di elementi ricettivi non possono contare su altri frequentatori che non siano le popolazioni locali: ma fra questi 35 ce ne sono di primissimo ordine, come Rimini, a cui accorrevano e accorrono le famiglie del centro e del nord Europa che hanno bisogno per i loro bambini dei tre elementi sovrani per la cura: sole, acqua, sabbia. E ve li trovano in perfette condizioni. E con Rimini, basti ricordare Cervia, Viserba, Riccione, Cattolica, Fano, Grottammare, San Benedetto del Tronto, Pescara, Francavilla, varie di attrattive, ma tutte ricche delle doti terapeutiche essenziali e parecchie dotate di un entroterra pittoresco e fornito di facili comunicazioni, grazie alle quali le giornate della cura possono alternarsi con visite alle altre città della Romagna (da Pesaro a Urbino, da Rimini a San Marino) o a quelle delle Marche (Ascoli Piceno, Ripatransone) o a quelle degli Abruzzi (Chieti, Teramo, Penne). Da Francavilla in giù, la natura è

NELLA VITA DI BRIONI, GLI SPORTS HANNO LARGHISSIMA PARTE: POLO, GOLF, TENNIS, CACCIA, PESCA E NAUTICA....

GRADO, CITTÀ INSULARE, FAMOSA PER LA BELLA E BEN ATTREZZATA SPIAGGIA.

sempre prodiga delle sue bellezze: ma non sempre ad esse corrispondono le risorse dell'ospitalità. Vi sono però delle belle eccezioni: l'albergo Bellariva sulla spiaggia di Peschici (San Menaio) e Bari, già bene attrezzata e in via di attuare un progetto di maggiore estensione: progetto che sarà presto realtà, dato il dinamismo di cui la metropoli adriatica del Mezzogiorno ha dato prova in questi anni.

Nè va dimenticata Santa Cesarea, la cui importanza, più che di stazione marina è di stazione idrotermale.

Il periplo si conchiude e si salda al precedente con una breve escursione nel golfo di Taranto e poi lungo le coste della Calabria fino alla punta dello stivale, a Capo dell'Armi.

Nota la guida che su questo litorale si allineano numerosi centri abitati, parecchi dei quali posseggono delle spiagge balneari ottime, buone o discrete, varie di carattere, d'importanza, d'attrezzatura, fra cui spiccano Gallipoli, e Taranto, per la sua spiaggia di Selene. E aggiunge che un maggiore sviluppo di quell'attrezzatura sarebbe auspicabile per quelle marine dello Jonio che offrono singolari elementi di attrazione e nella vaghezza dei peasaggi e nella bontà del clima e nei requisi-

L'ISOLA DI LIDO PUÒ DIRSI TUTTA UN'IMMENSA SPIAGGIA, DI CUI NON OCCORRE LODARE I PREGI E LE ATTRATTIVE DEL SOGGIORNO.....

CARATTERE DOMINANTE DI RICCIONE È QUELLO DI UNA VASTISSIMA STAZIONE BALNEARE DOTATA DI NUMEROSISSIMI ALBERGHI E PENSIONI PER OGNI ORDINE DI CLIENTELA.

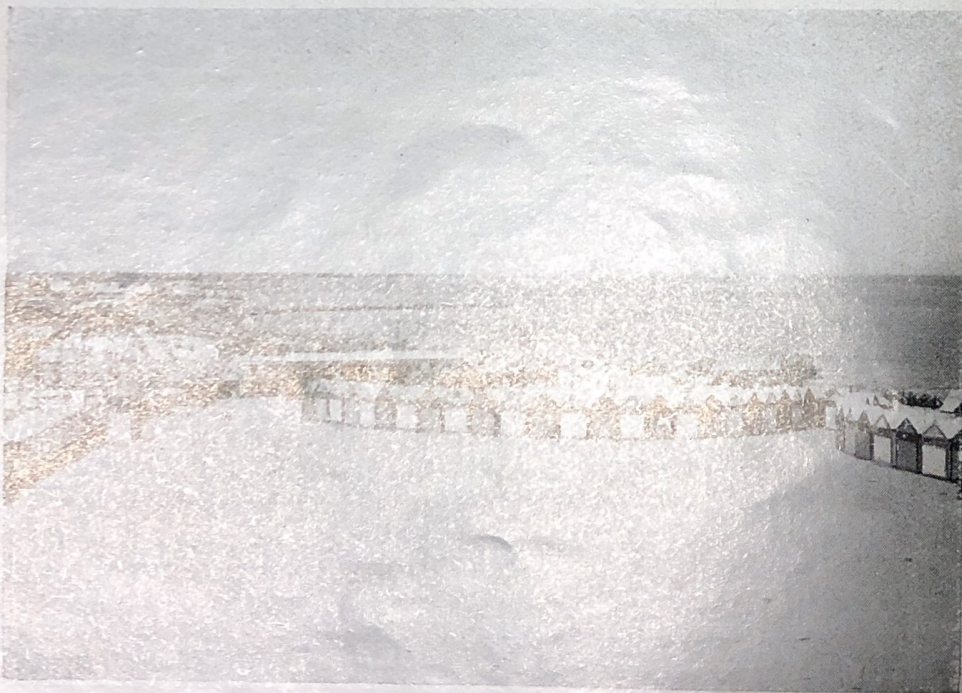
LA SPIAGGIA DELLO STABILIMENTO CIVICO DI FANO FORMA UN ARCO DI CIRCA MEZZO CHILOMETRO, CON VASTO ARENILE A LENTO DECLIVIO.

LA PINETA DI PESCARA È UN PICCOLO CENTRO BALNEARE IN PIENO SVILUPPO....

ti balneari delle rispettive spiagge, per cui potrebbero assurgere alla condizione di luoghi di soggiorno a frequentazione non più esclusivamente locale.

⁂

Pochi anni or sono la rassegna delle Stazioni al mare dell'Italia sarebbe finita qui. Ma no: che ora essa può estendersi in altre regioni del Mediterraneo dove sventola la nostra bandiera e dove l'impulso dato dal Governo ha fatto sentire la sua poderosa spinta anche nella creazione di vere e proprie stazioni balneari, che in propizia stagione sono attraentissime. Vogliamo dire di Tripoli, di Bengasi, della deliziosa Rodi con quella grandiosa spiaggia che ha per sfondo le montagne dell'Asia Minore ed è dominata dall'imponente edificio dell'Albergo delle Rose, uno fra i più confortevoli tra quanti ne possono offrire le stazioni balneari.

E che geniale diversione dalle consuete abitudini della stagione dei bagni, il trascorrere le giornate nel grandioso stabilimento di Tripoli o in quello della Giuliana, avendo dietro a sè la vita pittoresca e gli spettacoli inconsueti delle metropoli libiche! Da un pezzo andiamo ripetendo la stessa esortazione a quanti per salute o per abitudine e per predilezione passano le loro vacanze al mare: variate gli spettacoli! approfittate di ogni nuova stagione per conoscere nuovi orizzonti e la

BARI POSSIEDE NELLA SPIAGGIA DI S. FRANCESCO ALL'ARENA UNA GRANDE, MODERNISSIMA ZONA BALNEARE.

LA SPIAGGIA DI S. MENAIO, SUL PROMONTORIO GARGÀNICO, È CIRCONDATA DA COLLINE AMENISSIME.

varietà della natura, dei costumi, della gente; privarsi del piacere di conoscerla è accrescere volontariamente la monotonia della vita, è disconoscere i doni che la Provvidenza ha dato a noi Italiani, mettendo a nostra disposizione tante e diverse forme di bellezza.

LA SPIAGGIA PRINCIPALE DI RODI FORMA UN GRANDE ARCO DI OLTRE 600 METRI, DI CUI IL CENTRO APPARTIENE AL GRANDE ALBERGO DELLE ROSE.

TRIPOLI, ECCEZIONALMENTE INTERESSANTE, POSSIEDE ANCHE ELICI PREROGATIVE DI GRANDE CENTRO CLIMATICO E BALNEARE.

* * *

E così, con questo secondo volume, la Guida alle stazioni marine è finita. Nessun tratto delle nostre coste dove esistessero i mezzi per un comodo soggiorno al mare è stato trascurato: e per ognuno d'essi tutti gli elementi di ordine pratico per la determinazione della scelta o per la ricerca di una conveniente sistemazione sono stati controllati, elencati, descritti: e avvivati poi coi più dimostrativi sussidi di ordine grafico. Sentiamo di poter dire che non mai prima d'ora una così completa raccolta di dati fu messa insieme, un così pratico strumento di orientazione fu offerto e diffuso. Chi vorrà scegliere un soggiorno al mare, si toglierà d'imbarazzo con una rapida consultazione di questi due agili volumi.

Le caratteristiche fondamentali della configurazione dell'Italia sono due: l'Italia è paese marinaro, l'Italia è paese montuoso. Quello che abbiamo terminato di fare per Nettuno, ora lo stiamo già facendo per le Oreadi e, lasciando stare la Mitologia, diciamo alla buona che, finita l'inchiesta e la catalogazione delle stazioni al mare, abbiamo da tempo iniziato quella delle stazioni montane.

Il primo frutto maturerà nell'inverno del 1934.

LA SPIAGGIA BENE ATTREZZATA SULLA PENISOLA DELLA GIULIANA, A SUD DI BENGASI.

G. BOGNETTI

ALPINI

Nell'imminenza dell'annuale «adunata degli alpini», di cui tutte le città che la ospitarono serbano il più lieto ricordo, diamo il passo a questo vivace scritto di un autentico «scarpone», che è anche un colto pubblicista: esso rievocherà memorie commoventi per molti, interessanti per tutti.

Dal giorno in cui la guerra finì, subito dopo, quando ai Centri di Mobilitazione si fremeva per ritornare borghesi, gli alpini di ogni Battaglione promisero di tenersi collegati, a vista ed alla voce: cosa facile, perchè quasi tutti della stessa contrada e — per i Battaglioni permanenti — quasi tutti figli di commilitoni.

Anche noi, del « Monte Berico » del VI Alpini, ci facemmo la promessa fra un' ultima birbonata ed un penultimo bicchier di vino.

E la mantenemmo, e la manteniamo. Chè ogni anno, l' ultima domenica di settembre ci vede giungere da ogni parte del Veneto e d'Italia, ufficiali ed alpini, per rientrare per poche ore nei vecchi ranghi, per ricostituire per poche ore la nostra cara, vecchia famiglia di guerra.

Si ripete, insomma, quello che potè sembrare un miracolo, cioè la ricomposizione automatica, avvenuta — per quanto in diverse condizioni — il 1° gennaio 1793, del 1° Reggimento di Moriana.

ANTONIO CANTORE - « EL VECIO ».

Questo si era disciolto rinnovando il giuramento di fedeltà, dopo la disastrosa campagna contro la rivoluzione. I soldati erano rientrati alle loro case, promettendo al loro Comandante, il marchese Roero di S. Severino, di ritrovarsi il 1-1-1793 in Susa. Essi mantennero la promessa, nonostante quattro mesi di regime repubblicano.

Il colonnello, la mattina rigida e nevosa di quel 1° gennaio, si trovò sulla Piazza di Susa, ove tracciò nella neve lo spazio per un accampamento, fece accendere i fuochi e preparare qualche baraccamento.

Uno per volta, e poi a gruppi, arrivarono tutti, e le Compagnie si riformarono e in breve il Reggimento completo fu passato in rivista dal suo Comandante.

Erano alpini, cioè montanari, quelli; come di montanari erano composte le falangi delle Cozie che resistettero ai Mauri ed ai Numidi che Annibale conduceva alla conquista d' Italia; e furono alpini nel senso più lato della parola i soldati delle « *cohortes montanorum* », con le quali Roma presidiava gli alti valichi.

E irregolari alpini i valdesi, come la gente cadorina di P. F. Calvi. Gli uni precedettero la resistenza ostinata e l' audacia travolgente dei Battaglioni alpini del Piemonte; gli altri le fantastiche imprese dei volontari alpini di Feltre e del Cadore.

***

Ma come sono questi alpini di ieri e di oggi?

« Buoni e semplici, come eroi e come fanciulli; audaci e prudenti come soldati di razza; robusti e resistenti come il granito dei loro monti; calmi e sereni come pensatori e filosofi; col cuor pieno di passione, malgrado la fredda scorza esteriore, al pari di vulcani coperti di ghiaccio e di neve: tali apparvero al-

l'Alpe nostra, all'irrompere della santa guerra di redenzione e di libertà ».

Così Cesare Battisti, che era dei loro e che ben li conosceva.

La grande guerra rivelò gli alpini ai borghesi. Non a se stessi. Si conoscevano bene, e si tramandavano di padre in figlio le tradizioni gloriose del proprio Battaglione, che è come una seconda casa.

Vi erano quelli che erano stati in Eritrea, pochi superstiti ma sufficienti a diffondere la leggenda; e quelli che avevan « fatta la Libia ». E queste furono guerre nelle quali i valori morali rifulsero; ma tutti avevano un ricordo della loro vita militare, da confrontare e collegare con quelli dei discendenti: così da formare una salda, continua catena che va dai primordi della fondazione del Corpo degli Alpini (1872) ai giorni nostri. E si continua e perpetua.

Per questo è di ogni incontro l'episodio dei richiamati del 6° che Maso Bisi, nel suo profilo su Cantore, racconta:

« Verona si destava rorida e rosata nell'alba. — Primavera del 1915!

Una frotta di richiamati del 6° Alpini, giunta coi primi treni, entrava in città.

Ed ecco il Generale Cantore venirsene rapidamente, accigliato, verso la stazione. Emozione nel gruppo. « El vecio! ».

I vecchi alpini si fermarono indecisi. Cantore si accorse di loro, si fermò, li squadrò, uno per uno. Anch'essi lo guardarono, cappello in mano, un po' ingrulliti, un po' sorridenti.

UNA PATTUGLIA NELL'ANTICA DIVISA COL CAPPELLO DURO.

« Te, non t'ho mai visto. Tu, quel dalle braghe larghe, tu sì, tu eri in Libia. Quest'altro anche. Tu, là, il lungo, eri mitragliere al « Verona ». E quello è Pavan, vero? ».

Indicati, interpellati direttamente, s' irrigidivano sull'attenti. « Siorsì ». « Siornò ».

Finita la rivista, ristette. Poi disse rapido, indicando le montagne che si profilavano lontane: « Arrivederci lassù, Battaglione Verona »!

E se ne andò frettolosamente.

Pavan commentò per tutti: « Vedaré. Quel fiol d'un can lì, ne porta a Trento col direto! ».

***

Come è nata quest'anima alpina, che è di una collettività nella quale ognuno vorrebbe disperdersi ed invece mantiene la propria personalità?

Quasi gigantesco mosaico, a zone, ogni reparto ne disegna uno, ma ogni tassello può far anche a sè. E pure tutte le zone si intonano, si fondono, fan più bella, più completa, più fascinante l'opera completa.

Bisogna pensare ai due fattori morali fondamentali, per rendersi conto del risultato; alla montagna ed alla scuola di vita che è il servizio militare: particolarmente quello fatto dagli alpini.

Dirò della montagna che « colla sua divina poesia e colla sua rude asprezza; con la fatica che impone il suo ascendere e con lo splendore dei suoi orizzonti; colla povertà della sua terra e con le ricchezze delle sue foreste, delle sue acque, dei suoi ghiacciai; col fragore delle sue valanghe e con il silenzio delle sue valli piene di ombra; coll'incendio delle sue estati sfavillanti di luce sulle rocce e sui ghiacciai e col torpore dei lunghi inverni ovattati di neve; con tutta la sua gioia e tutto il suo tormento, incide e plasma siffattamente l'anima della sua gente, da crearne un tipo unico ed inconfondibile, dai caratteri rudi e dritti, squadrati a grandi colpi di ascia ». Così Angelo Manaresi, il quale, dopo avere fatto la guerra sul serio, regge ora le sorti di quell'Associazione Nazionale Alpini che raccoglie tutti gli alpini e gli artiglieri da montagna congedati,

GLI ALPINI SFILANO PER LE VIE DI NAPOLI DIRETTI IN AFRICA NEL 1896.

dalle classi antichissime — sempre « di ferro » — alle nuovissime: del 1930 e 1931!

Dirò della vita militare che non è sacrificio, ma gioia, perchè l'alpino è fiero delle sue « fiamme verdi » e la « morosa » lo lascerebbe se lo sapesse scartato alla leva.

Vita militare di guarnigione, come fu di guerra, che non consente la visione di un vasto agglomerato o di una grandiosa azione.

L'alpino vive la vita di un piccolo reparto; meno del Battaglione, e molte volte meno di una Compagnia. L'unità è il plotone, dove l'ufficiale vive sotto la tenda od in baracca, come i soldati ha solo loro per compagni, e sono per lui — come per loro — il gelo, la neve, la solitudine.

Infinito, monotono sgranar di giorni nei piccoli distaccamenti invernali, nei bivacchi estivi, nelle marce di trasferimento e di esercitazioni durante i quali l'ufficiale ed i soldati sono nella infinita solitudine della montagna.

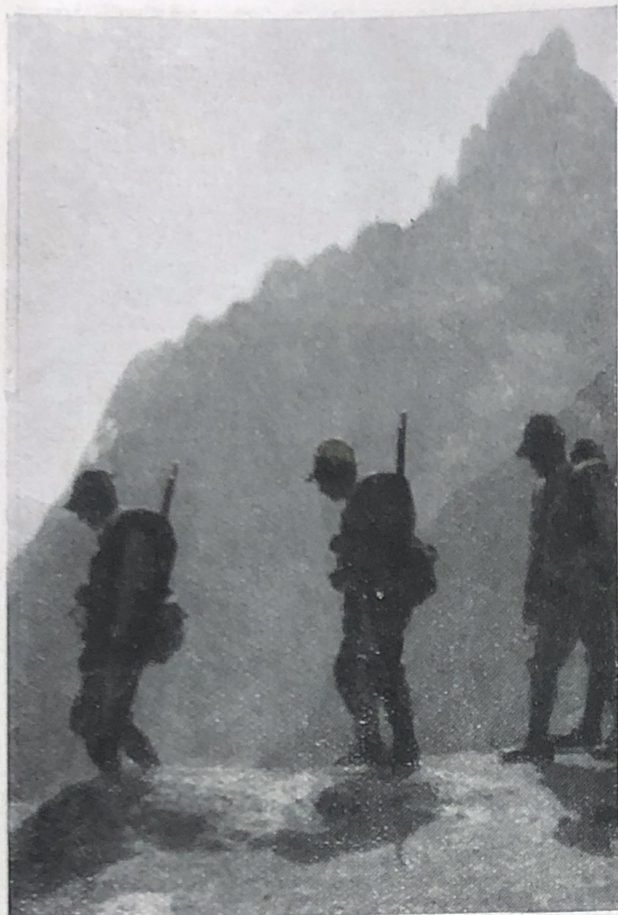
Nasce in silenzio il più profondo ed umano cameratismo, tutto di devozione e di affetto, di ammirazione e di benevolenza, di consapevolezza e di buon senso.

Così il Capitano Sora alla Cima Bianca, verso le Vedrette Giganti, preferiva vivere col suo plotone, senza scendere mai alla vita di Riva di Tures, ov'era il suo Battaglione; e lassù, dio e fratello, faceva sfacchinare i suoi uomini fino a scoppiare, e poi preparava loro dei *punch* giganteschi e si faceva raccontare le vicende, le speranze, gli affari di casa e di cuore.

L'ufficiale paga di persona con un esempio costante, ma è il consigliere cercato, il confessore fidato.

Tutto questo mondo sentimentale che agita, sotto la rude scorza, vecchi e *bocia* che abbiano passato il loro tempo sotto la « naja », non si estrinseca in modo rumoroso: una stretta di mano ed una guardata; poi si rimane di fronte l'uno all'altro in silenzio, e ci si capisce perfettamente.

Quando nel 1929 fu fatta la indimenticabile adunata degli alpini a Roma, volendo adunarci fra noi del « Berico », mettemmo un avvisetto sui giornali: ora tale, nel tal posto, quei del « Berico » si trovino per *stringersi la mano. Passare la voce.* E ci trovammo in forse 200.

Per noi la stretta di mano, ed il silenzio col bicchiere avanti e la pipa spenta vuol si-

ALPINI DI RITORNO DA UN SERVIZIO DI PATTUGLIA SULLE DOLOMITI.

gnificare tutto. Specialmente quando si può cantare.

Il canto è l'unica forma di estrinsecazione spirituale e sentimentale degli alpini: quando sono lieti e quando sono tristi, quando l'onda del sentimento soverchia la povertà dei dialetti, quando non sanno più dire, gli alpini cantano.

Cantano le gioie, i dolori, la nostalgia e l'amore: le loro gioie e i loro morti, la montagna e il vino.

Hanno cantato dal primo all'ultimo giorno di guerra. Tutta la loro epopea è stata riassunta in canti germinati dalle rocce sconvolte dalle cannonate, dalle trincee putride, dai nevai insanguinati.

E cantano i *bocia* nel giorno in cui « tirano il numero », e cantiamo noi, *veci*, quando ci ritroviamo.

All'alpino piace star da sè, o, al massimo, con i suoi: quelli della sua valle e della sua Compagnia. In silenzio han passato la loro vita con quella del Corpo per tanti anni fino alla grande guerra.

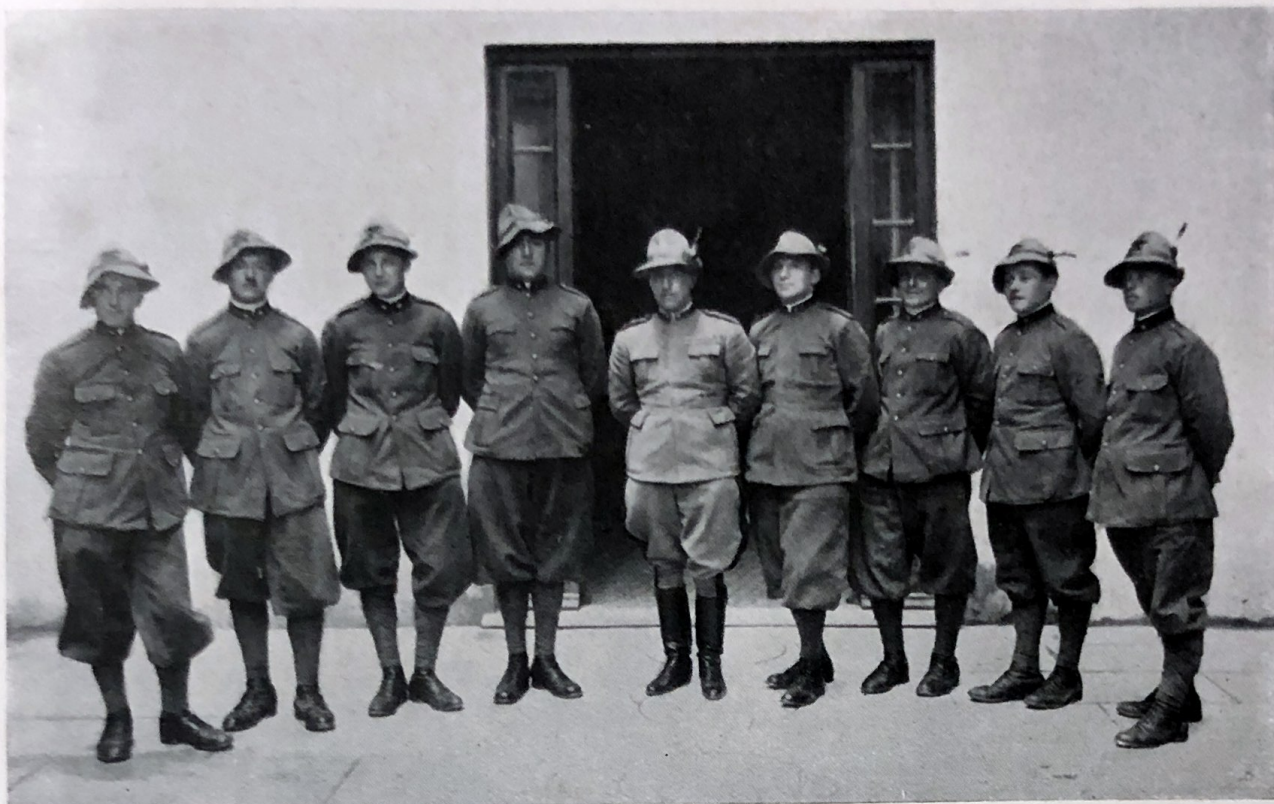
Vogliamo ora che un po' di silenzio sia di nuovo intorno alla nostra vita di alpini; perchè il silenzio lo amiamo; e parliamo forte solo quando cantiamo fra noi, persi dietro il ritmo ed il ricordo delle parole che ci richiamano volti ed ore, che non scorderemo mai.

Ecco le ragioni sentimentali e di ambiente che han creato gli alpini, quali sono e quali il pubblico li ha visti in tutte le adunate, e particolarmente in quelle grandiose di Roma, Trieste, Genova e Napoli.

L'alpino che sostituì il metropolitano per regolare il traffico al Largo Tritone a Roma, o quello che voleva dar da bere alla sentinella sull'incrociatore « Quarto » a Trieste, o l'altro che battezzò per primo il Vesuvio « Pasuvio » — e il nome rimase per l'adunata di Napoli, e tornò su per le valli a tutti i paesi alpini — non hanno fatto le eccentricità per il pubblico che guardava.

Gente di montagna, abituata da generazioni e da secoli alla lotta più aspra contro le difficoltà che si accumulano per la vita di ogni giorno; e colma, nello stesso tempo, di una infinita dolcezza e nobiltà, di una pietà verace e profonda.

Le donne dei paesi che sono sul Montello, prima di lavare la biancheria nel sacro Piave non si fanno il segno della croce? E sono quat-

SALMERIE IN MARCIA NELLA NEVE.

SORA E I SUOI ALPINI PRIMA DELLA PARTENZA PER LE SVALBARD.

tordici anni che il gesto si ripete, e diviene consuetudine e rito nei piccoli che cominciano la vita, e non sapranno più un giorno che quel gesto riconsacra la ritrovata dignità d'Italia, la rinascita alla gloria della nostra gente!

Si possono racchiudere in epigrafi le guerre che son state per gli alpini i più grandi banchi di prova: ma non si possono cogliere ed offrire tutti i fiori nati dalla loro silenziosa vita di virtù pazienti ed umili.

Scrisse Armando Diaz, degli alpini:

« Rudi figli della montagna, temprati alle maggiori asprezze della vita, coscienti del compito che ad essi la Patria affidava, gli alpini d'Italia hanno portato il loro grido fatidico ed il loro nome più alto delle vette, conquistate e tenute, raccogliendo leggendaria e meritata fama ».

Il loro sangue purissimo raggia nella gloria più alta:

1887: *Saati* - Battesimo di fuoco degli alpini.

1896: *Adua* - Il Battaglione alpini di Africa combatte con il coraggio della disperazione per ore ed ore. Si sfaldano le Compagnie. I superstiti non spostano di una linea la resistenza, e resistono e vanno al contrattacco delle ondate nemiche e della cavalleria galla.

1912: *Campagna di Libia* - Battaglioni «Mondovì», «Saluzzo», «Fenestrelle», «Susa », « Ivrea », « Edolo », « Vestone », « Verona », « Feltre », « Tolmezzo ».

Il 12 febbraio alla *Ridotta Lombardia* la 51ª dell'« Edolo » (Cap. Treboldi) si batte fino all'inverosimile, ma salva la posizione. - 27 febbraio, *Margheb*: gloria alle baionette del « Mondovì ». - 2 luglio: orgoglio del « Verona » a *Misurata;* dell'« Ivrea », del « Mondovì », dell'« Edolo », del « Saluzzo », del « Fenestrelle ».

1913: *Battaglia di Assaba* - Colonna Cantore: 5000 arabi contro i due Battaglioni « Feltre » e « Tolmezzo » che avanzano, manovrando, come in Piazza d'Armi.

Poi la Grande Guerra.

Monte Nero: immortalità al « Susa » ed all'« Exilles ».

Tofana Prima e Forame: palestre dell'arditismo garibaldino dei volontari di Feltre e del Cadore.

Cauriol e Busa Alta: are di martirio del « Cismon », del « Brenta », e del « Cividale »; luci di vittoria del « Feltre », del « Monrosa » e dell'« Arvenis ».

Ortigara: impresa eroica e disperata, calvario di 40 Battaglioni, cimitero, sotto le stelle, di 10.000 alpini.

« LA CANZONE DEL CAPITANO » NELLA VISIONE DELL'ALPINO CACCIA DOMINIONI.

furia del « Monte Berico », dell'« Aosta » e del « Valtoce ».

Vodice, arieti il « Levanna » e l'« Aosta ».

CREPUSCOLO FOSCO DELLA RITIRATA.

Unghie contratte del « Marmolada » sul *Tondarecar;* sacrificio del « Cervino », dello « Stelvio », del « Saccarello », del « Pasubio » sulle *Melette.*

MONTE GRAPPA, TU SEI LA MIA PATRIA!

Prodigi del « Mon Rosa » al *Pertica* e del « Val Brenta » al *Col della Berretta; - Salarolo*: saldissimo antemurale del « Val Cismon », « Val Camonica », « Val Cenischia », « Feltre », « Cividale », « Monte Arvenis »; - generoso « Di qui non si passa » del « Pavione » e « Val Maira » in *Val Calcino; -* angoscia del « Pallanza » in *Val Cesilla* e tenacia del « Val Varaita » e del « Val Pellice » all'*Asolone.*

SOLE DELLA RIPRESA VITTORIOSA.

Impeto del « Val d'Adige », « Stelvio », « Monte Baldo » e « Tirano » su *Cima Val Bella; -* fiumana travolgente del « Clapier », del « Tolmezzo », del « Mon Rosa » al di là del *Piave.*

Queste sono le tappe di guerra dei Battaglioni alpini.

Grappa: bastione di furibonda resistenza, di 20 battaglioni, che morivano di nostalgia sulla soglia della terra natale.

Pasubio: altare ed ara, fortezza e campo aperto.

Bainsizza: balcone fiorito di battaglie ed arriso dal sole.

Monte Kukla, martirio del « Saluzzo » e del « Bassano ».

Toraro, gloria del « Clapier » e del « Val Leogra ».

Monte Fior, tormento dell'« Argentera », « Val Maira », « Monviso » e « Morbegno ».

Malga Fossetta, impeto del « Saccarello » « Monviso », « Val Maira », « Argentera », « Cenischia », « Morbegno », « Bassano » e « Sette Comuni ».

Monte Corno, olocausto di Battisti e di Filzi, altare d'Italia.

Monte Chiesa, audacia del « Cividale » e del « Natisone ».

Alpe di Cosmagnon,

GLI AMICI: MULI, ALPINI E VINO.

ADUNATA DI ROMA. GLI ALPINI PRESENTANO LE ARMI A SUA SANTITÀ IL PAPA.

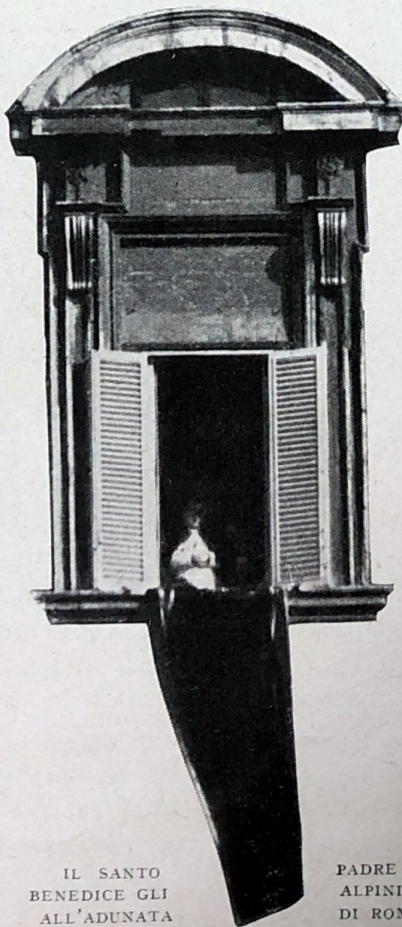
Una più dell'altra luminosa e rorida di sangue.

SINTESI DI FIAMME VERDI NELLA GRANDE GUERRA:

97 Battaglioni di alpini in armi; 300.000 « fiamme verdi » di tutte le classi dal 1876 al 1899; 30.000 morti; 40 Battaglioni decorati al valore; 37 medaglie d'oro.

Ecco perchè valgono, per ogni Battaglione e per ogni fatto d' arme, le parole che l'austriaco Schalck disse dopo la presa di M. Nero: « giù il cappello, davanti agli alpini »!

⁂

Finita la guerra, che cosa dovevano fare gli alpini che, congedati, sentivano il peso e l'orgoglio dell'esser stati alpini una seconda volta, e di aver pieno l'animo di ben altri ricordi che quelli di caserma e di escursioni, accumulati da permanenti?

Gli alpini si erano preparati spiritualmente e materialmente alle grandi prove, nei molti anni che corrono dalla fondazione delle prime compagnie.

Finite le grandi prove, non è finito il compito loro. Si è allargato, ha preso un più grandioso tono di epopea: si è alzato. La nobiltà alpina non è più solo retaggio dei congedati che vivono spersi sull'alpe, o confusi nel mondo; ma è sfolgorante luce a tutti nota, e deve essere mantenuta pura e valere come sprone e come ricordo.

Pungente aculeo, grave peso di responsabilità! Non basta insuperbirsi nel dire di essere stati alpini; bisogna, più che dirlo, farlo sentire.

Questa è l'opera che han

IL SANTO PADRE BENEDICE GLI ALPINI ALL'ADUNATA DI ROMA.

svolto dal dì dopo la guerra ad oggi gli alpini-borghesi, mentre quei che son « sotto la *naja* » han continuato a sacramentare (anche se allo zaino-casa sia stato sostituito il sacco alpino), ad arrampicarsi ed arrangiarsi, a covarsi cogli occhi pieni di amore i loro ufficiali, a saltar la sbarra per una bevuta fuori regola e a tramandare, materiate di nuove realtà, le leggende degli alpini.

Lo dica Sora, che fece lo spasseggiatore fuori ordinanza nei geli polari; lo dica Latini, che salì oltre ogni forza umana sul Tetto del mondo, con la spedizione Dainelli; lo dicano i partecipanti ai *raids sciistici* dal Colle di Cadibona alle Alpi Giulie.

E rimasero sempre gli stessi nelle prove audaci e nelle calme trovate, come risulta dalla scheda della posizione Sora che il 12-3-1928 la Sezione di Bergamo mandò alla Sede Centrale dell'A.N.A.: «*Osservazioni*: non ha pagato la quota del 28, perchè è partito alla volta delle Svalbard e della King's Bay per gli apprestamenti alla spedizione polare ».

ADUNATA DI ROMA. « AMATE LE VOSTRE MONTAGNE... » LE PAROLE AMMONITRICI DEL DUCE AGLI ALPINI D'ITALIA NELLA AUSTERITÀ DEL COLOSSEO.

Come le semplici risoluzioni che son l'eroismo reale: quello della gente che la paura di « perder la *ghirba* » non l'ha negata, ma l'ha vinta.

Ore di convegni. Ripresa di contatti. Serrafila dei reparti.

Gli uomini sprofondano nella umanità della loro Compagnia.

Si fissano negli occhi. Non parlano. Nulla dice il Comandante. Ma sentono tutto. E l'umile trova la frase per esprimere il sentimento comune. Come a Recoaro, dopo che noi del « Berico » inaugurammo il monumento all'Alpino, e ciascuno vide in quella bronzea immagine un suo compagno, disse un soldato: « *Ancuo tornaria all'assalto* ».

***

A mantenere vigile la tradizione, compatta la massa, riunendo in un solo amore la passione per il proprio Reparto, per i propri Ufficiali, e per i propri compagni, provvide e provvede l'*Associazione Nazionale Alpini*.

L'Associazione Nazionale Alpini nacque a Milano subito dopo la guerra, con delle finalità che il tempo non ha mutate, ma delle quali anzi si sono ribadite la opportunità e la bellezza.

Gli scopi dell' Associazione sono: *a*) tener vivo lo spirito di Corpo e conservare le tradizioni e le caratteristiche degli alpini, favorendo il fraterno cameratismo con i Comandi ed i Reparti Alpini del R. Esercito e con tutte le altre Forze Armate dello Stato; *b*) cementare i vincoli di fratellanza fra gli alpini di qualsiasi grado e condizione ai fini di una mutua assistenza; *c*) raccogliere ed illustrare i fasti e le glorie degli alpini e rendere onore alle virtù militari e civili di quei soci e commilitoni che ne sono degni; *d*) promuovere e favorire i migliori rapporti con tutte le istituzioni che hanno comuni con gli alpini il culto e lo studio della montagna e l'educazione fisica, fornendo elementi e contributi di tecnica e di esperienza per la organizzazione di escursioni alpine, per lavori, ricognizioni, monografie, ecc.

La precisazione statutaria non dà però, nè può dare, l'atmosfera, il clima, nei quali vi-

ALL'ADUNATA DI NAPOLI, 30.000 ALPINI SALUTANO NEL PRINCIPE EREDITARIO LA PERENNE GIOVINEZZA D'ITALIA.

vono gli alpini in congedo, quando si riuniscono e quando pensano alle proprie adunate. Cioè sempre.

Sono fenomeni di psicologia singola e collettiva, di cui sfuggono le cause prime e non si avvertono i sintomi. Esplodono da sè.

Mettete due alpini insieme, anche se non sono dello stesso Centro di Mobilitazione: troveranno il minimo denominatore comune che li lega subito.

Se poi saranno più che affini, cioè primi *cugini*, per aver fatto i permanenti, o parte della guerra, nello stesso Gruppo Alpino; o addirittura fratelli *germani*, per aver portate le nappine dello stesso Battaglione, allora il legame più saldo è di rito, e tutto il resto « può andare a ramengo »: come dimostra coi fatti un mio graduato, tranviere a Roma, che quando mi trovo sulla vettura guidata da lui, per il succedersi di « ricorda, signor tenente », per il susseguirsi delle rievocazioni, per il richiamo allo spirito delle figure degli eroi e delle macchiette, non vede nemmeno più le fermate obbligatorie, e tira via come se andasse all'assalto.

***

Questa atmosfera e questo clima, hanno il loro particolare valore nelle adunate.

L'adunata, grande o piccola, di tutto il *X° Alpini*, o di una sezione persa fra i monti, di un Reparto singolo che si riconvoca per suo uso e consumo, per inaugurare un monumento, o per affermare la profonda fede di alpini, l'adunata è l'ossigeno di *noi congedà*.

Quando l'A.N.A. in via di consunzione per una infinità di ragioni (che non vale nemmeno la pena di raccontare, ma che ricordiamo) corse pericolo di una fine immatura, ebbe a salvatori cospicui «scarponi»: Maso Bisi e Italo Balbo, che si possono vantare di essere, il primo, fra i fondatori dell'Associazione Nazionale Alpini, ed il secondo il creatore de *l'Alpino*, (il nostro giornale che ha il numero più alto di abbonati di ogni altro foglio stampato), allora non più modesti gregari delle « fiamme verdi », ma Sottosegretari all'Economia Nazionale ed all'Aeronautica; e Dino Grandi, diplomatico consumato, che mise il suo sigillo alla manovra di salvataggio che portò a capo

RICOVERO CLAPIER A QUOTA 2350 (BATTAGLIONE SUSA).

dell'A.N.A. come Commissario, Angelo Manaresi, Presidente dell'O. N. C.

Era finito il periodo della vita in famiglia. I tempi maturi volevano che tutte le « fiamme verdi » fossero serrate in colonne di marcia, e lo furono: perchè Manaresi trovò la formula esatta per il miracolo.

Egli seppe trasformare un organismo estenuato, logoro dalle chiacchiere, dai personalismi, dagli isterismi, in un corpo vigoroso, snello e sano.

Non ebbe che un pensiero: ridare agli alpini il loro clima. E subito fu un'ondata innumerevole di congedati che corsero per essere di nuovo « fiamme verdi ». Bisognava ritrovare le fila che muovono il facile cuore: e furono trovate. Dar loro la sensazione che la disciplina e la vita nell'A.N.A. erano le stesse che « sotto la *naja* »: e fu data.

E l'A.N.A. arrivò così, nei cinque anni di Presidenza Manaresi, ai 60.000 soci raccolti in 84 Sezioni, delle quali 4 estere: Albania, Francia, Inghilterra, Uruguay.

Poche scartoffie. Le scartoffie fanno male agli alpini. Non dico che tutti i Comandi debbano seguire l'esempio di quel Maggiore che dava da mangiare la posta ai muli delle salmerie; o di quell'altro che la evadeva mettendola nel fuoco; ma l'esempio della laconicità della corrispondenza ufficiale alpina è nella risposta data a un fonogramma di un Superiore Comando che domandò al Comando di un Battaglione in linea: « Che cosa fa il nemico? » - « Il nemico spara », rispose il Comandante.

Quindi anche nell'A.N.A. poche scartoffie; contabilità perfetta, ma ridotta alla più semplice espressione aritmetica. Le cose vanno benone così; e le adunate grandiose che han visto ciascuna la mobilitazione di oltre 30.000 alpini sono state fatte senza dar fastidio nè allo Stato Maggiore (Presidenza Generale dell'Associazione) nè ai Comandi periferici.

Come è noto, i semplici alpini sfuggono per temperamento e per istinto alle possibilità di qualunque seccatura. Provare per credere.

Del resto, rileggendo la relazione di tutti i convegni Nazionali e regionali, delle assemblee (che eran poi le adunate di oggi + la noia dei discorsi + le diatribe elettorali) si vede che il successo è sempre assicurato da una buona generale cantata, da generose bevute, da un indiavolato e persistente buon umore.

Se il pubblico si diverte, buon pro gli fac-

CITTÀ DEGLI ALPINI ALLA MARMOLADA: LA CHIESETTA DEI RIFUGI CONTRIN. (ARCH. E. BONTADINI).

LA CITTÀ DEGLI ALPINI ALLA MARMOLADA: IL NUOVO RIFUGIO CONTRIN - ESTERNO.

cia; ma chi si esalta e torna a casa soddisfatto e sereno per parecchio tempo è lui, l'alpino: che è sceso dalla sua montagna o dal suo paesello, un po' spaesato, solo solo; e si è cominciato a rasserenare al primo incontro con il « paìs » che si reca allo stesso convegno. Sono già otto o dieci in fondo valle, un plotone alla stazione, un Battaglione in treno.

Saluti, canti, bevute.

Il mondo è ancora bello, e la penna nera, che noi portiamo, vale ancora come in guerra, per mettere sul « chi vive » i Carabinieri.

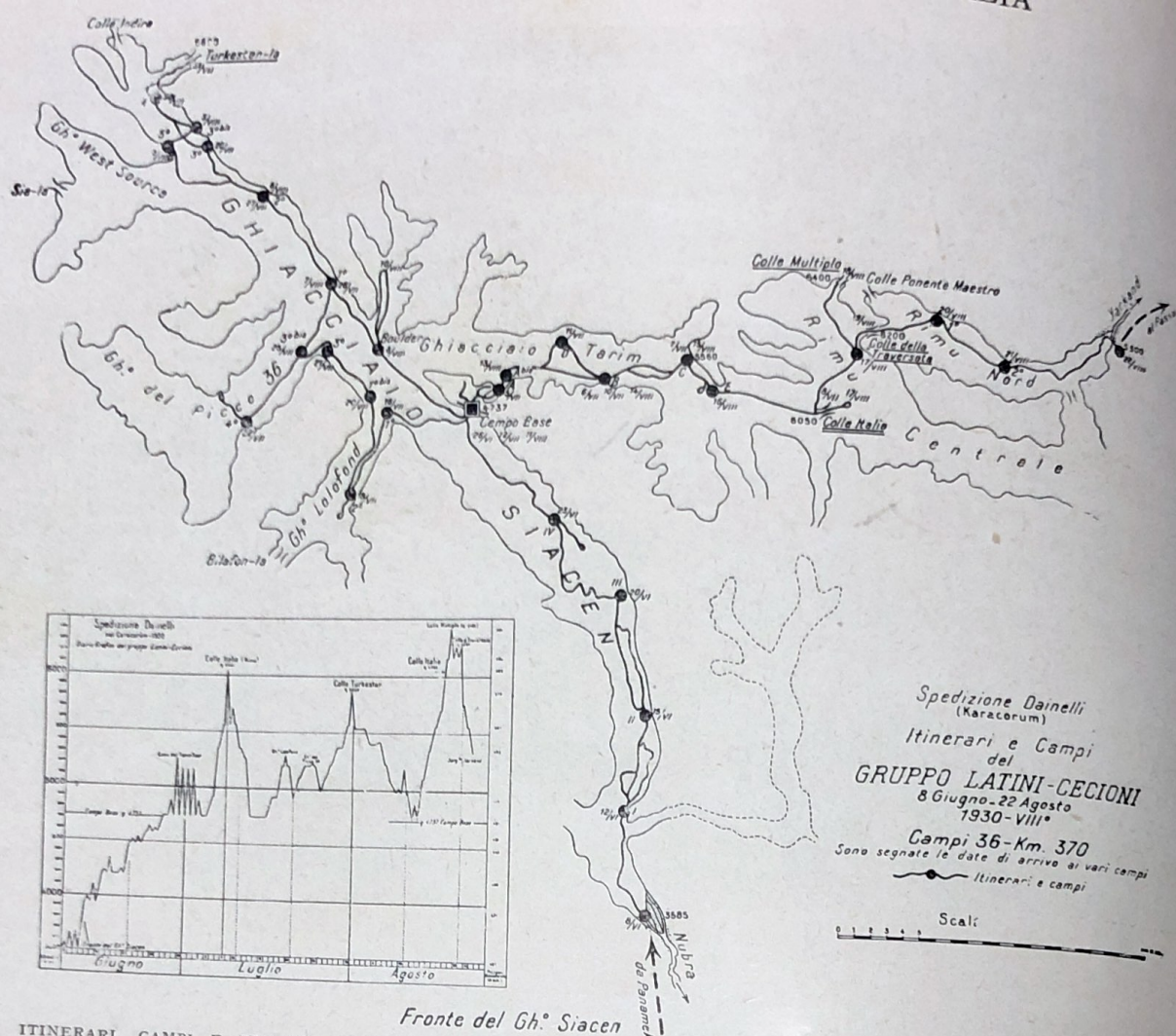
E se qualche volta ci dimentichiamo che la barba non è più e solamente nera, che i giorni di baldoria della coscrizione sono lontani e che la pancetta si è fatta rotondetta, non fatecene una colpa, ma invidiateci: il clima alpino ha compiuto il solito miracolo.

Fra le cause della perenne giovinezza degli alpini, e della freschezza e purezza dell'atmosfera dell'A. N. A., la principale è certo quella del continuo affluire all'Associazione dei *bocia*, dei congedati delle classi del dopo guerra.

Vivificano; ma non sospingono nell'oblìo i *veci*, perchè perdura e fa legge di vita, quella vecchia, antica ordinanza che fu preparata nel 1872, dal generale Perucchetti, e che è a base della vita alpina; e ritornati i reparti alle consuetudini del tempo di pace, si sono riallacciate le fila, e gli ufficiali che hanno istruito i babbi, da permanenti, li han portati alle guerre di Libia, di Tripoli e alla grande guerra, sono quelli che oggi preparano le giovani reclute al domani.

Quindi quando queste si congedano e passano dalla *naja* vera, a questa nostra volontaria disciplina, ritrovano gli stessi volti, le stesse tendenze, i medesimi sentimenti che avevano trasformato i loro fanciulli in uomini. E nel clima alpino uguale, si ritrovano come ieri e sentono che si manterranno per un qualunque domani.

Vanno per il mondo di nuovo; come da ogni parte del mondo i nonni ed i padri tornarono a frotte, per riprendere il posto nei loro Battaglioni allo scoppiare della grande guerra.

E costruiranno, come i vecchi fecero, ferrovie in Siberia, e scaveranno nelle miniere di Australia; ed abbatteranno le vergini selve della Balcania; feconderanno con il loro sudore le pampe argentine. Conosceranno bene Strasburgo, Parigi, Londra, New York, i porti del Sud come quelli del Nord, e daran-

ITINERARI, CAMPI E PROFILI ALTIMETRICI DELLA SPEDIZIONE DAINELLI AL CARACORÙM (GRUPPO LATINI-CECIONI).

no il loro braccio e la loro sensata intelligenza ad ogni grande impresa, come i padri lavorarono dal Canale del Panama alle gallerie che perforarono le Alpi, dagli sbarramenti del Nilo alla trasformazione agricola delle terre americane.

E riusciranno in queste varie fatiche, come i padri riuscirono nella guerra, dopo aver fatto le stesse prove di opere civili, perchè divengon buoni a tutti i mestieri, nello stesso tempo legnaiuoli, sterratori, minatori, muratori, fabbri, e son buoni a far tutto con pochi e, magari, senza strumenti.

E se un'ora di melanconia dovesse sorprenderli, basterà che uno intoni una canzone d'Italia, perchè quanti sono con lui cambino la espressione della noia e forse del dolore in quella della gioia serena.

Così è in fondo l'alpino, eroico ed umano, gaio e triste.

Cappello sulle ventitrè, sagoma sgangherata, aria sorniona e pipa in bocca. Ma — dentro — quanto sentimento!

Alpino d'Italia: *civis et miles!*

GINO MASSANO

(fot. Magnolini, Borno)

LA VALLATA DELL'OGLIO ED I MONTI DI SARNICO - A DESTRA, IL FIANCO DEL COLLE DI MONTECCHIO.

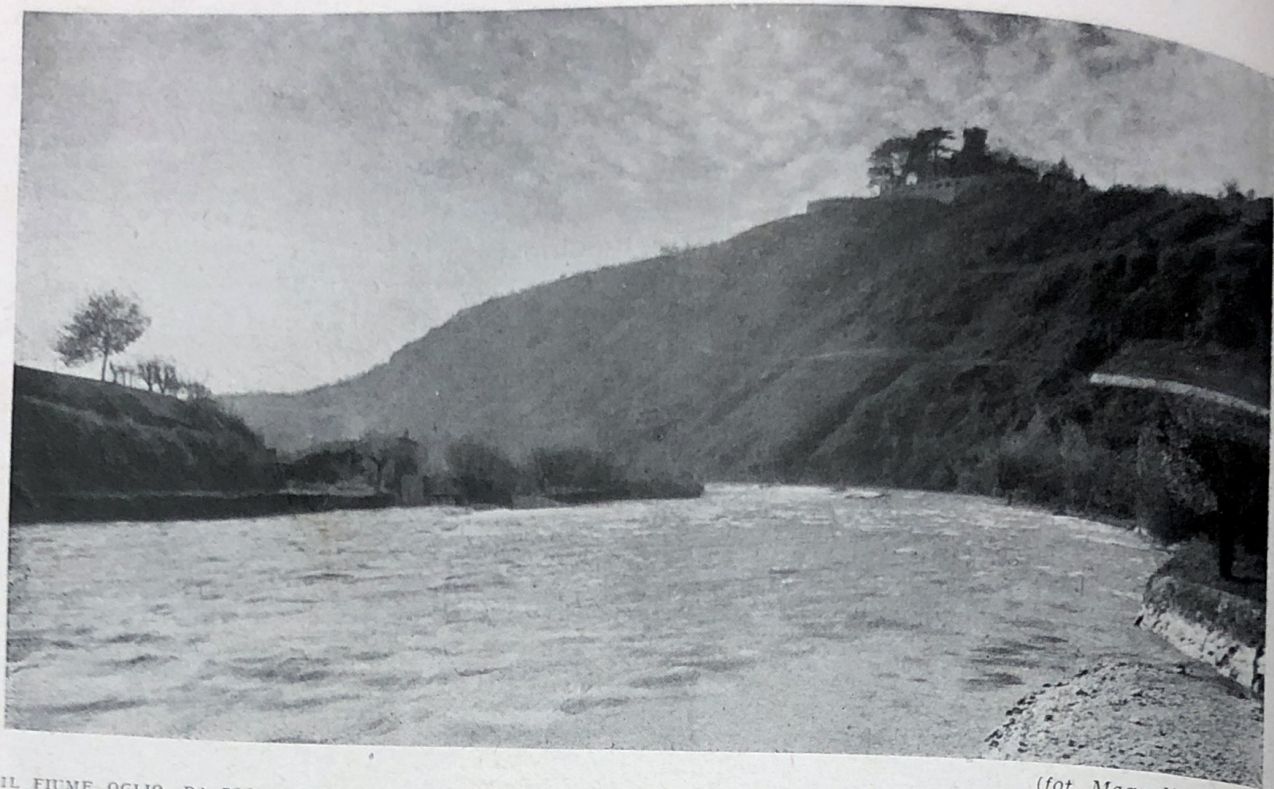
PAESAGGI SEBINI

Il Colle di Montecchio presso Sàrnico

Il Muratori, nel pubblicare la cronica di Castello Castelli — il quale, con linguaggio dimesso, ma veritiero e terribile nella sua disadorna semplicità, riferisce le cose occorse in Bergamo e sua provincia tra gli anni dal 1402 al 1484 — afferma che nessun' altra regione d'Italia, tranne la Bresciana, fu il teatro di tanto feroci conflitti tra avverse fazioni, quanto quelli avvenuti nel Bergamasco. Ancora oggi, infatti, colui il quale viaggi tra la provincia bresciana e la bergamasca, può notare come i resti di torri, di castelli, di luoghi che nei tempi andati dovevano essere atti all'offesa o alla difesa, si mostrino frequenti, talvolta a brevissimi intervalli l'uno dall'altro.

Lungo la strada che da Bergamo mena a Sàrnico sul lago d'Iseo, subito dopo Castelli Calepio, l'occhio è attratto da un'altura sul culmine della quale, tra macchie d'alberi fronzuti, spicca un palazzotto sormontato da una robusta torre merlata; e benchè quest'edificio, nella sua sobria struttura, si riveli ormai quale una comoda casa signorile felicemente posta in luogo aprico, per la posizione eminente, per la gagliardìa della torre, per un non so che di maschio che dal luogo e dall'edificio trapela, questo colle e questo palazzo fanno pensare ad una posizione fortificata ivi stabilita da una mente esperta nelle cose militari; cosicchè si può capire come, dalla voce pubblica e dalla tradizione, quel comodo palazzo sia denominato: il « castello di Montecchio ». Il palazzo e la torre stanno infatti a cavaliere del colle di Montecchio e sembrano posti a guardia della vallata; dai luoghi circostanti, lungo la strada tra Castelli Calepio e Credaro sulla sponda bergamasca dell'Oglio, lungo la strada fra Paratico e Palazzolo sulla sponda bresciana, il colle e il palazzo e la torre sono dovunque visibili.

È questo l'antico colle al quale Achilles Mucius, nel suo poetico *Theatrum*, pubblicato in sulla fine del XVI secolo, scioglie una « laus egregia »: *Montis Jovii, qué nunc Montechium vocat, laus egregia*. La sua discreta al-

(fot. Magnolini, Borno)

IL FIUME OGLIO, DA POCO USCITO DAL LAGO D'ISEO, LAMBISCE LA COLLINA DI MONTECCHIO CON LIETO FRAGORE D'ONDE.

titudine, che fa di esso un punto d'attrazione e dominante della valle, avrebbe già consigliato i remoti abitatori di questa storica terra a farne un colle sacro, dedicato al più eccelso degli antichi dèi, a Giove. La sua formidabile postura isolata e dominante una vasta zona d'intorno, consigliò i signori di questa vallata, durante l'alto medioevo, a far di Montecchio un luogo fortificato. La sua pittoresca posizione suggerì ai religiosi dell'Ordine dei Serviti, in sulla fine dell'evo medio, di farne un luogo di quiete e di meditazione: e quasi un secolo dopo, a un vescovo dotto e pio, di restaurare gli edifici quivi esistenti, di ampliarli, di abbellirli, perchè degnamente accogliessero sè ed i suoi preti nei giorni che da lui potevano essere conceduti ad un benefico riposo, ad uno spirituale raccoglimento. E quando i religiosi furono costretti ad emigrare da questa mirabile vetta, la chiesa e il convento furono in parte abbattuti, in parte trasformati: e Montecchio, colle sacro ai pagani, castello medioevale, santuario e convento cristiano, divenne l'ambìto soggiorno di signori doviziosi, che in tempi successivi adattarono ai loro gusti ed ai loro bisogni, abbattendo l'antico o sull'antico costruendo, quanto dai Servi di Dio era stato abbandonato.

Gli antichi e i moderni che s'occuparono delle terre bergamasche dedicarono a Montecchio parole di vivissima ammirazione. «Sito tanto bello e di tali qualità dotato e ornato, che la natura pare habbia, nel farlo, posto ogni suo potere», dice il padre Celestino Colleoni. Donato Calvi parla de «l'amenissimo e deliciosissimo colle di Montecchio». E Giovan Antonio Guarnerio, in una sua lettera latina del 1571, dichiara che «questo luogo non solo è delizioso, ma degnissimo di ammirazione». Davide Bertolotti «senza timore d'errare» assicura che è uno dei più bei siti d'Europa: «monticello vaghissimo, fertilissimo, piantato dalle mani della natura in una posizione felicissima, teatrale, incantevole»; Gabriele Rosa parla del «vago Montecchio» come d'un'amena villeggiatura, d'uno stupendo punto di vista.

Dal paese di Credaro si arriva al vertice del colle per un'ampia via, che si svolge sui fianchi del monticello, con un'andatura svelta, tra una ricca vegetazione, tra i prati e le vigne e gli alberi ricchi d'ombre. Toccata la cima del monte, un bel viale fiancheggiato da vecchi alberi monumentali accompagna lietamente all'ingresso del palazzo.

Ma solo quando si giunge alla sommità della torre merlata, si può intendere perchè tutti coloro che videro Montecchio, adoperassero gli aggettivi e i superlativi di maggiore risonanza. Lo spettacolo che tutt'intorno si svela allo sguardo è festoso, incantevole, commovente. Il lago Sebino s'adagia tra colli che di-

L'ELEGANTE CHIOSTRINO DI SERRANICA LASCIATO NELL'ABBANDONO. IL CORTILE COMPIE L'UFFICIO DI AIA DOVE SI AFFASTELLA LA LEGNA.

gradano pianeggiando e aride rocce che strapiombano nell'acqua: la sua bellezza è mutevole e varia, a seconda dell'ora, del tempo, del cielo, ora luminoso e risplendente, ora cupo e corrucciato, ora stanco e indifferente, ora placido mite e sereno. Le case, i paesi, le imbarcazioni si vedono in un netto profilo. Qui è Sarnico (nome che suscita ricordi garibaldini), sparso su di un considerevole territorio, col grigio campanile, con la chiesa monumentale, con i rigidi pinnacoli dei camini fumanti, con i viali schierati lungo il lago: posto fra i colli e il Sebino, Sarnico non ha segreti per colui che raggiunge questa mèta. Più in là, sulla sponda orientale, è Predore, che l'occhio discopre come raccolto all'ombra d'una più alta collina, la quale, oltre l'abitato, balza in fuori, scende a picco, par che s'avanzi fin sulle tremule acque e poi svolta bruscamente così da precludere la vista della più gran parte settentrionale del lago. Anche Iseo, sulla sponda orientale, si cela al nostro sguardo, nascosto com'è dal promontorio di Clusane sul lago, visibilissimo nell'insieme da quest'impareggiabile spècola. Di fronte grandeggia la suggestiva rovina del castello di Paratico, isolata sull'alto d'una collina, severa. Poi, dovunque, a settentrione, ad oriente, a ponente, a mezzodì, monti e colli e forre e declivi misteriosi e alberi secolari e prati e strade che segnano il cammino dell'uomo; e l'acque, che, abbandonato il lago tra Paratico e Sarnico, si fanno spedite tra sponde basse ed erbose, rasentano il Montecchio, s'avviano impetuosamente nella vallata, e tutt'intorno, dovunque arriva l'occhio, scheletri orgogliosi di antichi castelli, ville e paesi riuniti in fondo alle valli, gruppi isolati di case annidate su qualche vetta solitaria.... Le mobili acque, i dilettosi colli, i poggi inghirlandati di fronde, le aspre montagne, le abbandonate rovine, le silenziose boscaglie, tutto conferisce alla bellezza di questo celebrato paesaggio.

⁂

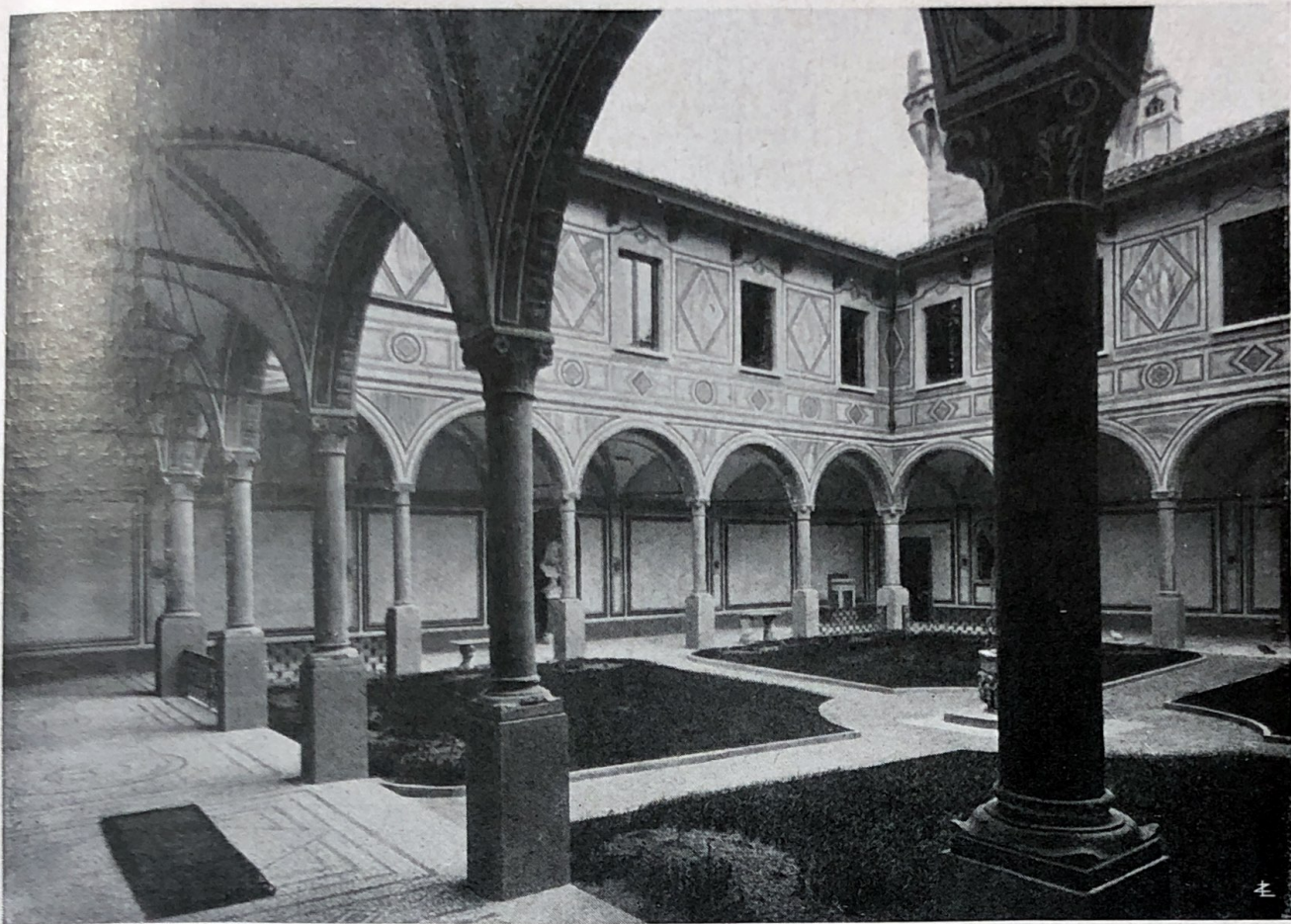
Non par dubbio che nel medioevo su questo colle sorgesse un castello fortificato, di cui è sicura notizia in un volumetto che il sacerdote-cappuccino Padre Fulgenzio de Rinaldi da Iseo ha scritto « a consolazione dei suoi compatriotti», e pubblicato in Brescia nel

1685. Narra adunque fra' Fulgenzio « che nel « 1248 acquistarono i Bresciani a forza d'ar- « mi il castello di Montecchio appresso a Sar- « nico e lo spianarono da' fondamenti, per « l'infestazioni, che quel presidio, di quando « in quando, arrecava al territorio nostro ».

Il fatto è però collegato ad una leggenda, che fornì un'ottima trama letteraria a parecchi scrittori venuti di poi; e soprattutto a Costanzo Ferrari, che sui casi di *Tiburga Oldofredi* (l'eroina della leggenda stessa), intessè un bel romanzo, letto ancor oggi, nonostante la sua forma ed il suo periodare antiquati (1).

È possibile tuttavia — pur tenuta presente l'intensità degli odî di parte — che nulla sia rimasto dell'antico castello medioevale, teatro di quel conflitto? In verità l'edificio che sorge sulla vetta del Montecchio dovrebbe essere l'erede di quello antico, dovrebbe essere sorto sulle rovine del precedente: e questa infatti è la persuasione comune. Ma noi crediamo invece che l'antico castello fosse situato in altra località, pure sullo stesso Montecchio, là dove il colle scende rapidamente verso l'Oglio ed il suo confine appare nettamente segnato ad oriente da questo fiume e a settentrione dal torrente Guerna che sfocia nel fiume stesso, poco lungi dal punto in cui le acque del lago tornano a convogliarsi nell'Oglio, dal quale, a nord, trae vita ed alimento. Ivi trovasi un gruppo di abitazioni, la borgata di Serranica, al quale si giunge percorrendo una strada-scorciatoia che dall'alto di Montecchio, digradando, porta a Sarnico. Serranica, posta all'estremità nord-orientale del colle, in vista del fiume e del lago, domina ad un tempo le due valli dell'Oglio e del Guerna, e le costruzioni che sono lassù raggruppate, intorno ad un vasto piazzale dal contorno rettangolare, si affacciano ai due lati del colle; e ancorchè niente esse abbiano conservato di rude e di minaccioso, la posizione stessa donde si mostrano al viandante che, lasciata la vetta del Montecchio s'accinge a raggiungere il lago, appare come un punto strategico di prim'ordine, come il baluardo difficilmente superabile del colle, posto a fronteggiare quella terra bresciana, donde i bergamaschi potevano aspettarsi e temere le incursioni nemiche. Immediatamente prima d'entrare nel piazzale, fuori e a man sinistra della borgata, sorge un antico oratorio, il quale, quantunque non sia più riservato al culto ma destinato a rustiche necessità, conserva tuttavia all'esterno il decoro della sua nobile origine: sull'alto della porta dell'oratorio è un'iscrizione latina del 1591 « il nobile Anselmo de Alessandri dedicò questa cappelletta a Dio ottimo massimo »: sotto, è uno scudo col leone rampante, lo stemma degli Alessandri, che si ripete frequentemente sulle case di Serranica. Alcune delle case rustiche quivi esistenti, schierate a fianco o di fronte a quelle che tuttavia conservano aspetto distinto e monumentale, sembrano cresciute sui resti d'un'antica formidabile muraglia. Qui infatti, si vede un muro dello spessore d'oltre due metri, saldamente costruito, traverso il quale s'aprono ristrette finestre, quasi feritoie. Non si può credere che questa muraglia eccezionale sia stata costruita per le povere abitazioni di quest'angolo remoto di Montecchio, ma, al contrario, deve ritenersi che le abitazioni siansi sovrapposte alla preesistente muraglia. La

UN ANGOLO DEL CORTILE DEL PALAZZO DI MONTECCHIO DOVE FU SCOPERTO IL CHIOSTRO QUATTROCENTESCO.

(1) Secondo la leggenda, Tiburga Oldofredi e la sorella sua Imelda, ch'erano state prese a viva forza ed oltraggiate dai feroci e violenti possessori della Rocca di Montecchio, Tizzone e Giliolo, per vendicare l'onta subita dal loro onore avrebbero esse stesse diretto l'attacco alla Rocca, lanciandosi prime con furia all'assalto e lavando l'oltraggio nel sangue di chi le aveva insultate.

IL CHIOSTRO QUATTROCENTESCO DI MONTECCHIO, RESTITUITO NELLE SUE NOBILI LINEE E GENIALMENTE RESTAURATO, UNITAMENTE AL CORTILE.

posizione di Serranica, all'estremità nord-orientale del colle, là dove il torrente ed il fiume creano una duplice naturale barriera, rafforzata dall'inclinazione scoscendente dell'altura, sembra indicare che in questo punto ergevansi le difese avanzate del castello di Montecchio, forse il castello medesimo.

⁂

Nella seconda metà del decimosesto secolo, quando nel Bergamasco s'era ormai consolidata la Repubblica Veneta, sull'alto del Montecchio viene eretto dai frati Serviti un monastero con una chiesa monumentale. Nessun documento ci fu tramandato che dica come e quando quei religiosi abbiano deciso di stabilirsi colassù. Dal ravvicinamento di alcune date e di alcuni fatti sembra si possa ritenere che tra i beni e le pertinenze della Chiesa di San Giovanni delle Formiche, presso Trescore, ci fosse anche il vicino colle di Montecchio; ovverosia che i Serviti, venuti a prender possesso di quella chiesa, si siano invaghiti « del bello e ornato sito » e abbiano desiderato far di Montecchio la sede del loro duraturo soggiorno. Sta in fatto che la solenne cerimonia della posa della prima pietra del convento di Montecchio ebbe luogo il 14 aprile 1469.

La chiesa di Santa Maria di Montecchio, cominciata a costruire fin dall'anno 1469, fu compiuta soltanto nel 1507; e soltanto il 16 luglio 1514 la chiesa fu solennemente consacrata. La chiesa era vasta, con cinque altari, senza contare il maggiore, ricca di marmi e di quadri pregevoli: un altare, quello della Beata Vergine delle Grazie, era « celebre per molti miracoli e di gran divotione », ciò che significa che Montecchio doveva essere mèta di pellegrinaggi devoti, provenienti da un largo raggio dintorno.

Ciò nonostante, meno di un secolo dopo l'inizio della sua costruzione, il convento era in condizioni di decadenza e di abbandono. Il vescovo Federico Cornaro, tra il 1561 e il 1577 « si piacque ristaurarlo e finirlo a sue « spese per avervi una solitudine ne' suoi stu- « di », e lo aperse « non solo alle visite, ma « sì anche alla ospitalità di tutti, massime per « gli eruditi e per le persone fregiate di virtù; « che se qualcheduno vi appare oltre l'usato

« rozzo ed agreste, anch'egli è ricevuto sotto « que' tetti ospitali, ma a lui da Morando, « uomo per soavità, per prudenza, per umani- « tà prestante, al quale è commessa la cura « delle accoglienze, non si lacera il mantello « onde forzarlo a rimanere... ». Crebbe pertanto, da questo momento, la riputazione e l'importanza del convento di Montecchio: si diffuse la fama miracolosa della Beata Vergine delle Grazie: l'afflusso di devoti si fece più considerevole e il Santuario (secondo quel che afferma Achille Muzio) fu notte e dì aperto ai fedeli: li 7 giugno del 1611, ad attestare l'importanza assunta dal Monastero, Paolo V vi eresse canonicamente la Compagnia dell'Abito della Madre di Dio, Compagnia che continuò ad aver vita, con numerosi inscritti, dopo la soppressione del Convento, nella chiesa parrocchiale di Credaro.

LO SCUDO DEGLI ALESSANDRI CHE RICORRE FREQUENTEMENTE NELL' ABITATO DI SERRANICA.

Intorno a Montecchio non abbondano, d'ora innanzi, le notizie. Nel decimosettimo secolo, sfuggì ad una disposizione di papa Innocenzo X che voleva aboliti i piccoli conventi; ma nel 1767, in seguito alle leggi restrittive emanate dalla Repubblica Veneta, anche questo convento andò soppresso e le terre e i fabbricati ne furono acquistati dal cavalier Marco Alessandri. Questi demolì la chiesa di Montecchio e trasformò il convento in villa d'abitazione signorile. Il colle passò quindi in proprietà del conte Luigi Sottocasa, che nel 1850 sposò una Cabrina Alessandri; nel 1872 di un ingegner Giuseppe Crespi; e nel 1926 di un industriale lombardo, l'ing. Pericle Pizzigoni.

***

Fu in seguito ai lavori di miglioramento ordinati dal nuovo proprietario, che fu scoperto nell'edificio principale un mirabile chiostro del Quattrocento. I capitelli delle colonne — riferisce l'ing. Griffini, che eseguì i lavori di restauro, con vigile senso d'arte — scolpiti con morbida grazia, presentano l'impronta del primo fiorire del Rinascimento e sono diversi l'uno dall'altro; sulle colonne, dall'una all'altra, si slanciano eleganti ariosi archi a tutto sesto, con ornamenti di cotto, solo in parte rinvenuti, ma tuttavia sufficienti a determinare e ricostituire il complesso decorativo originario. Il Chiostro è a pianta quadrata di m. 15.50 di lato e presenta venti colonne in pietra locale di Credaro. Se, come è presumibile, il Chiostro fu costruito negli anni immediatamente seguenti a quel 1469 in cui fu collocata la prima pietra del monastero, si deve appunto avvertire che le forme più pure della Rinascenza si diffusero in quegli anni, in Lombardia, specie per opera dell' Omodeo. Nei capitelli del Chiostro, la finezza del lavoro e la freschezza dell'ispirazione affermano quelle sane e pure caratteristiche che trionfarono con Donato Bramante.

I grossi muri che rivestivano il Chiostro furono in quest'occasione abbattuti e, dopo accurati lavori di restauro, questa leggiadra opera artistica fu restituita alla luce, nello stesso tempo che furono eseguiti radicali lavori nell'interno del monumentale edificio: il quale è così divenuto un sontuoso palazzo, — collocato in una posizione singolare e bellissima — che nulla ricorda ormai dell'antico Castello, la cui esistenza è solo affidata alla leggenda delle due vindici sorelle Oldofredi, o dell'austero convento dei Serviti, vigilato dall'arguta sapienza dell'ottimo padre Morando....

SIGMA.

LE VERGINI SAVIE E LE VERGINI STOLTE.

LA MOSTRA DELLE OPERE DI G. A. SARTORIO ALLA REALE GALLERIA BORGHESE

Per iniziativa della Reale Accademia d'Italia, di cui Giulio Aristide Sartorio fu vicepresidente nella sezione delle Arti è stata ordinata in alcune sale della Reale Galleria Borghese una mostra che raccoglie centottantaquattro opere dell' artista recentemente scomparso. Oltre ad essere la più completa di quante fino ad oggi sieno state fatte, questa mostra può dare al visitatore, anche assolutamente digiuno dell'arte del Sartorio, la chiara idea del *curriculum vitae* dell'artista multiforme, passato attraverso varie esperienze e correnti, che vanno dal preraffaelitismo dei seguaci del Rossetti, al carattere indipendente del movimento costiano a cui il Sartorio si avvicinò, pur tenendo a dichiarare di non aver mai messo piede nello studio di Nino Costa.

Nato a Roma l'undici febbraio del 1860 da una famiglia di umili plasticatori, in questo ambiente il Sartorio ebbe le prime nozioni dell'arte, e nei suoi giovani anni fu costretto, per vivere, a subire una forma odiosa di sfruttamento a cui lo obbligavano artisti italiani e stranieri, che firmavano quadri da lui eseguiti. Più tardi dipinse per i mercanti di Piazza di Spagna, assoggettandosi al loro istinto commerciale ed avvilendo così la sua arte nel seguire la banale voga del tempo; ma in questo stato non durò molto, voglioso com'era di valorizzarsi realmente, anche a costo di gravi sacrifici.

Fu nel 1883 che la sua pittura cominciò ad avere qualche risonanza con il quadro *Malaria* esposto a Roma; s'era intanto dato allo studio serio e ponderato delle opere antiche ed alle più varie ricerche tecniche, sì che più tardi, quando si avvicinò al d'Annunzio, posse-

RITORNO.

deva una preparazione sufficiente per entrare in quel mondo artistico-letterario di cui doveva poi diventare uno degli esponenti.

Conobbe di poi Francesco Paolo Michetti, ed a quell'epoca s'era già tracciata una linea di condotta artistica, seguendo con ardore la tecnica della pittura all'aria aperta, e combattendo nettamente il quadro storico che era allora sul declino. Il pittore abruzzese ebbe su di lui fortissima influenza, ma certo influenza spirituale più che artistica, poichè sebbene egli si proclamasse suo allievo e non volesse riconoscere altro maestro, la sua pittura, salvo alcuni periodi, fu agli antipodi di quella michettiana.

La curiosità d'ogni tecnica e d'ogni tendenza lo fece volgere al movimento di Nino Costa; intanto il suo nome già cominciava ad aver risonanza anche fuori d'Italia, e nel 1889 otteneva a Parigi la medaglia d'oro per il quadro *I figli di Caino*, che più tardi fu distrutto dall'autore, ma appare, nelle parti superstiti, di grande interesse documentario per seguire lo sviluppo della sua arte.

Ed ecco che un nuovo movimento lo attrae ancora; quello dei preraffaeliti inglesi. Ad essi si avvicina con alcuni quadri eseguiti tra la fine del 1890 ed il 1895; di questi il più tipico è il trittico *Le vergini savie e le vergini stolte* eseguito tra il 1891 ed il 1894. Ma anche da tale tendenza seppe liberarsi quando, andato in Inghilterra, potè da vicino osservare il movimento e constatare i reali pregi ed i difetti di questi pittori che avevano per un certo periodo sovvertito ogni teoria artistica, trascinando nella nebbiosa atmosfera di Londra la calda e lumincsa pittura italiana. Nel 1896, nominato professore di pittura nella scuola superiore d'arte di Weimar, egli ebbe come una sosta; e tutte le sue passate esperienze svanirono di fronte al misurato e contenuto dramma della pittura tedesca che lo attrasse a tal punto da fargli dimenticare anche quella netta presa di posizione di fronte al quadro storico, con cui aveva esordito in arte. Il risultato del suo soggiorno in Germania fu esposto nel 1899 alla Biennale di Venezia: il grande dittico *La Gorgone e gli eroi - La Diana di Efeso e gli schiavi*, oggi nella Galleria Nazionale d'ar-

SCENA DI PRIMAVERA.

te moderna di Roma.

Nel 1900 era nuovamente in Italia, e da allora ha inizio la sua attività di decoratore che si esplica in alcuni fregi, di cui il più famoso è quello grandissimo del Parlamento, eseguito nel 1911 e variamente commentato dalla critica. Volontario in guerra, nonostante la sua età — aveva cinquantacinque anni — combattè valorosamente e fu ferito gravemente e fatto prigioniero; liberato per intercessione del Pontefice Benedetto XV, ritornò al fronte non più come combattente, ma come artista, ritraendo vivaci scene di guerra, bozzetti a pastello che sono tra le sue cose più interessanti per l'immediatezza della visione e per la forza espressiva. Chiusa infine la pausa sanguinosa, rientrava nella pace di quegli orti di Galatea che amava tenere adorni di opere d'arte con lo stesso spirito di un signore del Rinascimento. Quivi egli ha chiuso la sua vita e, con essa, la sua attività; chè pochi giorni prima della morte, avvenuta il 3 ottobre del 1932, ancora s'era dato affannosamente a lavorare per condurre a termine i cartoni destinati alla decorazione musiva della cattedrale di Messina.

***

La mostra odierna è, come s'è detto, la raccolta più completa delle sue opere che fino ad oggi si sia mai vista, ed incomincia con alcuni disegni e tentativi pittorici eseguiti negli anni dell'infanzia, dal 1876 al 1878: piccoli studi in cui già si rivela l'artista, specialmente in un ritratto di fanciulla, datato 1876, purissimo nella sua semplice linearità, ed in cui più che il preludio alle grandi pitture che doveva poco dopo eseguire — sul tipo dei *Figli di Caino* — c'è il preludio a quella serie di paesaggi della Campagna romana, i più trattati a tempera od a pastello, che sono la più diretta conseguenza dell'influenza di Francesco Paolo Michetti.

Anche a seguire passo per passo le date, non è semplice stabilire una linea continuativa nella pittura del Sartorio; separare nettamente i periodi delle varie influenze manifestatesi in lui e seguite con maggiore o mi-

LA COLLINA DI TUSCOLO.

nore costanza, sempre con l'entusiasmo che gli veniva da quella curiosità innata di conoscere ogni scuola ed ogni procedimento: così tra quei pastelli e quelle tempere in cui si riconosce la sua più interessante espressione, ed attraverso i quali si può sentire la sincerità della sua aderenza al sentimento michettiano che più si adattava al suo temperamento, stanno altre opere, di cui in questa mostra è tipico esempio *I figli di Caino*.

Qui è palese il volgersi verso la scuola del Costa, e la tecnica più tarda del famoso dittico (ora nella Galleria Nazionale d'arte moderna) non è che la conseguenza diretta di questo primo accostarsi ad un'arte più grandiosa, ma meno confacentesi al suo spirito. Di quest'opera, distrutta dall'autore dopo il successo di Parigi, non restano oggi che due frammenti; e farà certo non poca impressione il vederli qui esposti, quando si credevano ormai perduti. Manca la parte centrale, per dimensioni press'a poco simile alle altre due riunite, e dall'insieme si comprende come l'artista abbia avuto costantemente negli occhi questo suo grande lavoro, quando con altre tonalità di colore e con altri mezzi, dipingeva a Weimar la *Diana di Efeso* e la *Gorgone*, il cui bozzetto aveva tracciato a Roma. Anche questo è visibile nella mostra, ed in questa prima realizzazione del quadro è facile intravedere quanto per tale composizione l'artista abbia chiesto all'arte di Nino Costa, alla cui *Ninfa* si era ispirato per la figura della Gorgona, che nel bozzetto si specchia in un piccolo lago.

La critica non è stata mai, specialmente in questi ultimi anni, troppo indulgente verso il Sartorio, e, per la verità, le sue opere più recenti non possono essere lodate, ma s'è forse dimenticata quella sua produzione di paesista che nella mostra odierna appare messa nel suo giusto valore. Certe finissime vedute della Campagna romana, certe impressioni napoletane, in cui si vede chiaramente l'abbandono di ogni preoccupazione della meticolosa ricerca tecnica che in troppi casi lo accompagnò, e principalmente l'assenza di quel gravame letterario che gli venne dalla conoscenza del d'Annunzio e dall'aderire alle sue teorie nei riguardi dell'arte, sono co-

LA BARCA DI OSTIA.

me opere sincere anche le più belle che l'artista abbia prodotto. V'è in esse il puro senso dell'impressione dal vero, ed una tal ricchezza di colore, da meravigliare chiunque del Sartorio conosca le opere più note, e purtroppo meno sincere.

V'è, tra le altre, un acquarello — *Il ritorno* — datato Weimar 1896 che si può considerare, pur con tutta l'influenza che vi si voglia vedere di un diretto contatto con l'arte tedesca, forse l'opera più bella qui esposta. Era questo il periodo in cui poteva a buon diritto proclamarsi allievo del Michetti anche se ormai da quel tempo molti anni erano passati e s'era frattanto affacciato alla sua mente avida di esperienze nuove il desiderio di accostarsi al preraffaelitismo che dall'Inghilterra nuovamente bandiva una crociata.

Come si può pensare che l'autore di questo delizioso acquarello avesse, solo due anni prima, dato le ultime pennellate a quel quadro *Le vergini savie e le vergini folli* che, iniziato nel 1891, rappresenta il più deciso allontanarsi del Sartorio dal suo sentimento e dal suo carattere? Di quest'opera si può vedere quello che in un certo senso è lo studio preparatorio in quel quadro *Sera di primavera* datato col 1891 ed esposto anch'esso in questa mostra. L'opera, che con lievi varianti fu pubblicata nel 1893 sulla « Nuova Rassegna » a commento di alcune quartine di Diego Angeli, è improntata al più netto influsso delle teorie rossettiane, e le figure, di poco modificate, sono state riprese nel modesto trittico.

Se è difficile immaginarsi il Sartorio che quasi contemporaneamente dipinge il quadro dell'Esposizione di Parigi ed i deliziosi pastelli delle vedute romane, ancor più difficile è, a parer mio, riconoscere il Sartorio in questo trittico, di cui certamente egli stesso comprese la falsità, poichè lo lasciò non finito. E questa falsità gli apparve senza dubbio anche prima del suo diretto contatto col mondo inglese del preraffaelitismo, poichè accanto a queste sue opere esistono dei disegni dello stesso periodo che denunziano chiaramente come il verbo degli anglici seguaci del Rossetti avesse per lui valore solo di esperimento da non lasciare intentato.

Questi disegni sono abbastanza numerosi

PAESAGGIO ORVIETANO.

nella mostra, e ne riproduco due — *La barca di Ostia* e *La collina di Tuscolo* — per dare un'idea di quello che fosse l'arte del Sartorio, quando, abbandonate le lusinghe di una pittura inadatta al suo spirito, liberamente, come il cuore gli dettava, chiedeva alla viva natura i soggetti delle sue opere. I disegni sono quasi tutti datati 1895; il periodo cioè in cui in pittura dava quella *Vergine degli angeli* che si riallaccia all'intonazione rossettiana. Breve periodo di grande sincerità fu questo per l'artista.

Ma intanto, ossessionato dal desiderio di nuove esperienze e fors'anche dalla necessità di vedere più grandiosamente di quello che gli fosse concesso, maturava l'idea del grande quadro della *Gorgona* e lo attuava nell'ambiente della pittura tedesca, in ossequio alla quale, pur velando la sua opera con un simbolismo letterario, abbandonava la sua lotta contro il quadro storico, dipingendo questo dittico di contenuto storico-mitologico.

Non è ora il caso di giudicare del valore del quadro; quando apparve nel 1899 alla Biennale Veneziana la critica lo lodò concordemente e lo Stato lo acquistò. L'anno dopo il Sartorio tornava in Italia preceduto dalla fama che gli aveva procurato il successo alla Biennale, e qualche tempo dopo veniva chiamato a compiere il fregio decorativo per la sala del Lazio all'Esposizione di Milano del 1906. Tra questo fregio, un particolare del quale è esposto nella mostra, e il dittico esposto nel 1899, c'è un'oasi di grande pace; una ripresa di quelle vedute della campagna romana trattate a pastello; quasi un nostalgico ricordo del tempo passato, degli anni più belli. Riproduco qui, di questo periodo, un *Paesaggio orvietano* che non sembra uscito dalle mani del Sartorio dopo l'esperienza tedesca culminata nella *Diana d'Efeso*, ma ci riporta al carattere dell'allievo michettiano di cui abbiamo già visto pastelli, disegni, acquarelli, e ci fa sentire come sia lontana ogni forma di preoccupazione, anche quella letteraria, che sembra ormai completamente rinnegata ed abbandonata con l'ingombrante bagaglio del simbolismo di moda.

Ma questo periodo non dura molto; ecco nel 1906 il fregio di Milano, e l'anno dopo l'incarico per la decorazione del salone d'onore della Biennale Veneziana. Anche di questa decorazione un frammento è esposto nell'attuale mostra e sarà facile riconoscere qui la più tipica immagine dell'arte sartoriana, quale si cristallizzò, culminando poco dopo nel fregio del Parlamento. Il cattivo gusto del tempo influiva ormai su ogni manifestazione artistica; stile « liberty » e stile floreale avevano invaso l'Europa, e questo fregio ne è un caratteristico esponente. Mentre in architettura ci si allontanava dalla linea diritta e le più strane deformazioni che prendevano piede portavano a dei risultati che solo la violenta azione futurista potè scongiurare facendo comprendere il ridicolo dell'assoluta invasione decorativista nel campo della pura costruzione, la pittura meno corretta e meno instra-

UNA DOLINA DEL CARSO.

data dai naturali freni delle leggi statiche, cui non ci si può ribellare in architettura, portava al limite estremo i caratteri dello stile di moda.

Nel caso specifico del fregio di Venezia c'è un distacco enorme tra l'intonazione caravaggesca de *I figli di Caino,* il successivo sviluppo nel dittico della Galleria Nazionale di arte moderna, e questo monocromo in cui la preoccupazione del modellato ha condotto l'artista a rinnegare perfino il colore ed a raggiungere il tono di una decorazione a stucco. Da ciò si misuri quale abisso vi sia tra i quadri della Campagna romana e quest'ultima espressione del Sartorio, e come quest' abisso non possa logicamente essere mai più varcato, poichè con la sua nuova maniera l'artista ha spezzato ogni possibile legame col suo passato di pittore. Lo si vedrà ancora più nettamente col fregio del Parlamento di cui è qui esposto il bozzetto, sebbene si debba riconoscere che dal lato coloristico il bozzetto è certamente più interessante dell'opera compiuta.

La sua curiosità di nuove esperienze tecniche lo aveva intanto spinto ad altre opere; già nel 1901 aveva modellato il clipeo in argento che fu offerto dalla Marina Italiana a S. A. R. il Duca degli Abruzzi. Più tardi si dedicò all'incisione; e di queste sue varie attività si possono avere larghe prove nella mostra, dove, oltre al calco in gesso dal bozzetto originale del clipeo, ad una coppa in argento ed a qualche scultura in bronzo ed in gesso (talune delle quali apparse anche recentemente alla mostra dell'animale nell'arte, ordinata a Roma) sono varie opere di bianco e nero, tra cui si può annoverare il poema drammatico « Sibilla » scritto ed illustrato dal Sartorio. Le illustrazioni di questo volume furono iniziate nel 1913 e compiute nel 1922; c'era stata in mezzo la pausa della guerra che aveva visto il Sartorio combattente.

Era forse necessario questo netto distacco da un mondo accademico e letterario ove era fino allora vissuto, perchè, abbandonando quel suo carattere di decoratore, ritrovasse nuovamente la freschezza delle prime opere. A taluni di questi pastelli in cui si sente nettamente l' immediatezza dell'impressione, si possono avvicinare le opere del periodo michettiano, e soprattutto un pastello su cartone qui esposto: *Sul Vesuvio,* datato 1892, e

CARTONI PER I MOSAICI DELLA CATTEDRALE DI MESSINA.

ritraente con impressionante vivacità l'eruzione del vulcano. Ma queste analogie vanno ricercate per la maggior parte in quei pastelli riproducenti azioni, battaglie od opere di guerra; chè a vedere certi calmi paesaggi come quello datato 12 ottobre 1917 *Duino, Miramare e Trieste da Porto Rosega*, si intende nuovamente come il distacco dalle sue antiche e placide vedute della Campagna romana sia ormai definitivo. È principalmente il colore che è cambiato e s'è fatto più crudo, nè l'impasto può dare ormai più quei finissimi rapporti di tono che si vedevano tanto nei suoi pastelli romani, quanto nell'acquarello di Weimar. Ma in verità anche la natura era cambiata, e nella continuità tragica delle opere di guerra, tanto strano ed insolito doveva apparire un angolo di quiete, da lasciare l'artista perplesso ed incapace di realizzarlo.

Della sua attività nel dopoguerra fanno prova il bozzetto per il ritratto di S. M. il re Fuad ed i quadri compiuti dopo il suo viaggio in Terra Santa, dal quale trasse anche i motivi per completare quella serie di xilografie della *Passione di Gesù*, iniziata nel 1914 e completata nel 1922. Compiendo nel 1924 il periplo dell'America Latina eseguì numerose opere, la maggior parte delle quali non si trovano in Italia. Tre: *Ghiacciaio nella Terra del Fuoco, Foche, Costa marina con foche*, sono esposte in questa mostra e si collegano, per il carattere, a quei quadri dipinti tra il 1926 ed il 1929, che furono l'ultima sua espressione; quella sotto la quale è più noto al pubblico. Sono di questo periodo *Il presentimento* (1927), *La famiglia* (1929), *Gambina ferita* (1929).

Era ormai negli ultimi anni di vita e pure una nuova esperienza lo tentò: la decorazione a musaico, in cui non s'era ancora cimentato. Dal 1930 al 1931 lavorò ai bozzetti dei cartoni per la cattedrale di Messina, che avrebbero dovuti essere tradotti in musaico. Non si può dire che l'ultima esperienza sia stata la migliore, anche se non si possa negare all'insieme una grandiosità, del resto dote precipua del Sartorio. Ma non era certo la sua pittura la più adatta ad essere tradotta con tale mezzo.

Ma tanto per l'importanza documentaria che tali opere hanno, quanto poichè sono state l'ultima fatica dell'artista, è bene che nella mostra sieno rappresentate.

Ordinata con il concetto di far conoscere a fondo l'arte di Giulio Aristide Sartorio, questa esposizione della Reale Galleria Borghese non avrebbe potuto rispondere meglio al suo scopo; di ciò va data lode al prof. Bertini Calosso, che, incaricato dalla Reale Accademia d'Italia, ha raccolto le opere, le ha ordinate, ed ha infine redatto un catalogo ragionato, prezioso commento alla mostra stessa.

RENATO PACINI

(fot. Maselli)

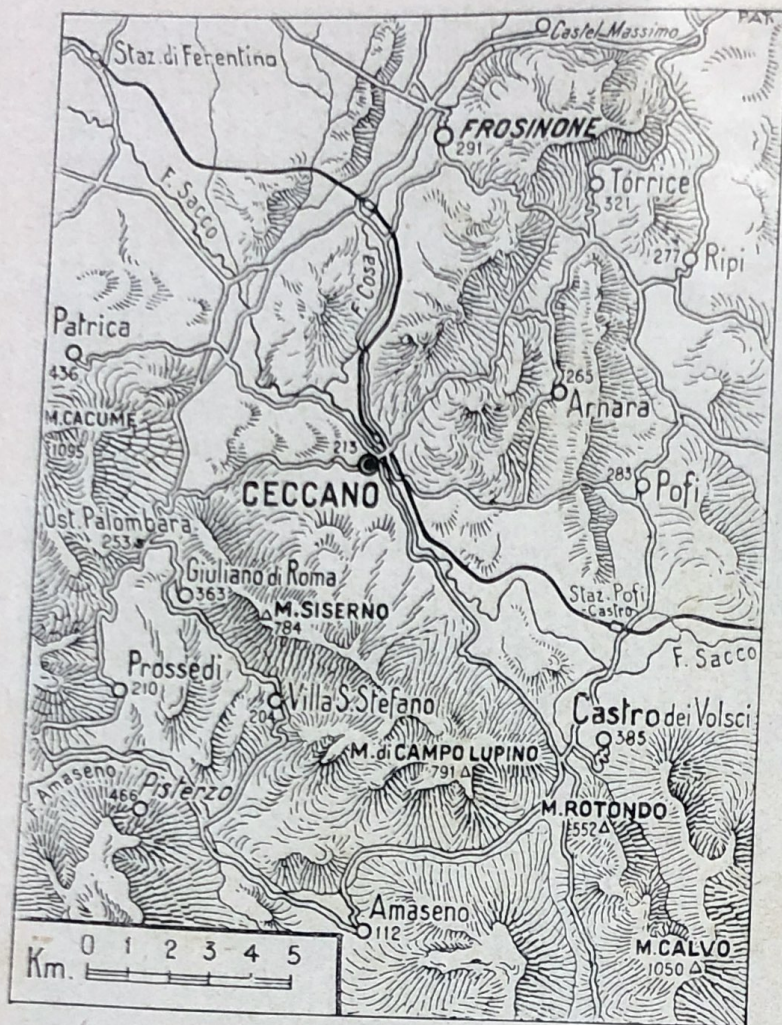
CECCANO - PANORAMA CON IL CASTELLO.

CECCANO

Sulla riva destra del Sacco — il *Tolerus* degli antichi — inerpicato sul declivio d'un colle aguzzo, cimato dall'antico castello, a 213 m. sul livello del mare, s'erge Ceccano, feconda terra latina, con 12.200 abitanti in gran parte contadini e pastori dalle caratteristiche *cioce*, che ricordano un po' il sandalo romano.

Tutto intorno digrada l'ampio panorama, rotto a collinette e a valloncelli, con vasta e lussureggiante coltivazione tra cui rustiche casette pongono una nota gaia e fresca sull'uniforme verde-cupo delle vigne e dei frutteti. Di dietro si levano monte Siserno e monte Campo Lupino (m. 784 e 791) dalle pareti quasi a picco, nude e scanalate dalle acque; più in là s'apre la valle della Palombara ove la rotabile, diretta a Priverno e a Terracina, si snoda tra pingui oliveti, e su tutto torreggia la vetta aguzza di monte Cacume (m. 1095) sulla quale Leone XIII volle innalzata una grande croce di ferro in onore di Cristo-Re.

Il Sacco, pigro e sonnolento, sulle cui rive, tra il folto dei pioppi, le lavandaie lanciano al sole le loro canzoni villerecce, dopo essere stato, in parte, costretto a precipitare da una cascatella artificiale per servire a scopi industriali, dopo aver battuto invano ai forti piloni d'un ponte a sette archi, opera dell'architetto Palazzi, lascia alla sua sinistra un piccolo e quasi sconosciuto monumento: la chiesetta di S. Maria a Fiume.

La strada che cavalca il fiume, giunta alle pendici del colle, allunga a guisa di T le sue braccia in ripide salite verso il paese, le cui case appaiono costruite l'una sull'altra; di fronte, con artistici zampilli, fa bella mostra di sè una fontana che il marchese Filippo Berardi, verso il 1867, eresse *aere suo* allorchè egli era quasi il signore del luogo. Vicino è quello che fu il suo vistoso palazzo e il bel giardino, col piccolo e delizioso parco, limitato dal fiume sulle cui acque, a sera, dame e cavalieri scendevano a navigare nella barca, che fu di Pio IX, tra i suggestivi riflessi delle torce a vento e l'eco gioconda di canti e di suoni. Batteva, l'illustre casa, la propria bandiera rossa e turchina, e sembrava sfolgorare intorno la luce d'una piccola corte dove s'avvicen-

LA FELICE SITUAZIONE TOPOGRAFICA DI CECCANO.

davano uomini politici e di governo, artisti insigni e soldati valorosi.

Purtroppo, ora (e non son trent'anni) nulla più esiste dell'antico fasto che alla mente richiama la corte purpurea del cardinal Giuseppe Berardi che per poco non fu papa, in quel conclave del 1846 che tante speranze dette all'Italia: i due leoncini di ghisa, al di qua e al di là della strada, han finito di gettare acqua dalle fauci rimaste inutilmente aperte. Una folla di donne dal caratteristico costume ciociaro a vivaci colori, si accoccola in lunga fila a vendere erbaggi e frutta, mentre intorno la vita pulsa negli auto che vanno e vengono in mezzo a un tramestio di ciuchi, di gente, di carri, di barocci trainati da lenti e pazienti bovi.

In sensibile salita e con qualche ingombrante stretta, la via, intitolata al principe Umberto, s'inerpica, a sinistra, tra case annerite dal tempo o bianche ancora della recente riparazione, nelle quali vive e si addensa la popolazione lavoratrice nelle viuzze: ramai intenti alla loro opera sonante, cappellai, sellai, marmisti, cementisti; sugli usci, donne dal busto di velluto o di panno scuro sovrapposto al giubbetto, sferruzzanti le calze dal pedale bianco; intorno alla fontanina, ragazze con sul capo le caratteristiche conche di rame piene d'acqua, che il Cataldi eternò nel bronzo con la meravigliosa fanciulla del Pincio a Roma.

In una radura, tra alti olmi, una villetta scapigliata (proprietà Tanzini) mette una nota gaia nell'umidore del luogo, e, sopra una rupe a picco ma pure fiorente d'alberi, di mirto e di viti, s'erge, solitario e merlato, un castello a tipo medievale ma di costruzione recente su disegni del Sacconi (proprietà Sindici); più in là s'apre, solenne, il grande cancello della villa del conte Antonelli, di recente acquistata dal Comune, con il palazzo attiguo, per degna dimora municipale.

Qualche altro bel palazzo — oltre quello del conte Gizzi — s'innalza sulla irregolare ed ampia piazza Vittorio Emanuele tutta circondata d'oleandri, nella quale Ceccano ha eretto un degno monumento alla gloria dei suoi Caduti, mentre all'altro estremo della piazza sorge una fontana monumentale con un groviglio di rupi e di agavi.

Stretta tra le case sta la parrocchiale collegiata di S. Giovanni Battista, costruita sopra ruderi di altra chiesa, distrutta nel 1182 da un incendio e rimaneggiata poi più volte fino ad esser ridotta nelle forme attuali dall'architetto Nolli nel 1751. In essa si ammira una *Decollazione di S. Giovanni*, dipinto pregevole che alcuni attribuiscono al Guercino, altri al Sacchi o addirittura a Luca Signorelli.

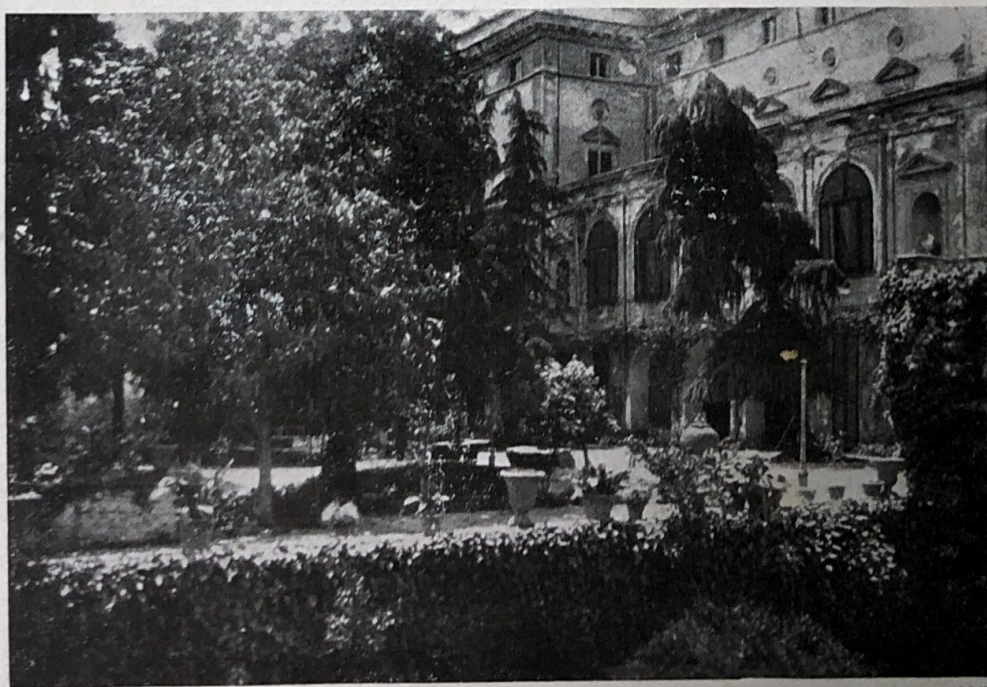
Graziosamente listato di bianco e di nero come le chiese senesi, nella breve e stretta via omonima sorride il piccolo tempio cistercense di San Nicola. Il portale ogivale dai graziosi ornati, sormontato da un ricco rosone, s'apre in posizione singolare, presso l'angolo estremo della facciata che, a sua volta, trovasi nel fianco della chiesa; più avanti sta l'elegante campanile a due piani ornato di bifore e coronato da una cuspide piramidale.

Iscrizioni a caratteri langobardici, incise sulle colonne interne, avvertono che la chiesa fu ingrandita dai conti Berardo, Tomaso e Tomasello sul finire del XIII secolo, ma essa già esisteva nel 1196 per avervi albergato — secondo la *Cronaca di Fossanova* — Tedelgario vescovo di Terracina.

Su, su, alla cima del colle, in fondo ad una ricurva straduccia, tra alte mura, sta l'antico castello edificato tra l'XI e XII secolo e più volte rimaneggiato. La porta a sesto acuto, i merli rifatti, le bifore riparate, la torretta slanciata, e, più lungi, una torre cilindrica con un arco, testimoniano di un mondo sepolto e vivente solo nei ricordi.

Assai probabilmente Ceccano deve la sua origine ai cittadini fregellani che, nel 211 a. C., trovarono, su quel cocuzzolo, scampo alla devastatrice marcia d'Annibale verso Roma. Essi dettero così vita a una *Fabrateria* nella quale, per sopraggiunte colonie romane, si avvicendarono *Fabraterni Veteres* e *Novi*. Elevata a dignità municipale, la cittadduzza in riva al Tolero si adornò, a quel che ce ne dicono Varrone e Giovenale, di case eleganti e di terme. In un collegio dedicato a Ercole la scelta gioventù, che aveva in sè l'audacia romana e la volsca fierezza, si addestrava al combattimento e alla lotta, nè vi mancavano splendide ville, ove consolari e nobili venivano dall'Urbe a trascorrere i mesi estivi. Quivi ebbe dimora la seconda legione partica severiana prima di essere inviata in Asia a coprirsi di gloria nella difesa di Bezabda, e quivi, in luogo detto ancora Cocceiano, visse e morì — come ricorda una lapide rinvenuta nel 1870 — Cocceia Afrodisia, la bella liberta di Lucio Cocceio, che dall'Ellade natia era venuta a vivere vita sontuosa nel paese dei Volsci. Dal Vecchi Fabraterni sorse Anicio Auchenio Basso, illustre proconsole ricordato da lapidi rinvenute, oltre che a Ceccano, a Benevento, a Roma, a Palestrina, a Creta; e vi finì la sua carriera un Valerio Pastore, valoroso legionario che dalla pietà del figlio fu posto a dormire in un'arca marmorea.

Ma quando questa cittaduzza mutò l'antica denominazione in quella che ora porta? Si disse che l'attuale nome sarebbe scaturito da quello della nobile famiglia romana aggettivato e trasformato (Cocceia - Cocceiano - Ceccano); ma si disse anche che la vecchia *Fabrateria*, ridotta, per le invasioni barbariche, a ben poca cosa, e ricostruita intorno al 600 da un Petronio di Cecco o Ceccano conte di Campagna (padre del pontefice Onorio I e discendente da Tito imperatore?) lasciasse l'antica denominazione per assumere quella del nuovo padrone.

Cinta di mura — si dice per ordine del santo papa Silverio — protetta da torri e da un robusto maniero, Ceccano visse prosperosa vita sotto il forte governo dei suoi conti, certo d'origine langobardica, fatti ben presto potenti per ricchezze e per dignità e tenuti in gran conto dagli stessi papi. Un Amato, nel 978, si dichiarava conte di Ceccano e di Segni e faceva dono di innumerevoli beni a chiese e a conventi nonchè all'amico suo Domenico, il santo di Cucullo, perchè, sotto le falde di Cacume, in quel di Patrica, tra forre inaccessibili e boschi folti — più vicino al cielo e lontan dalla terra — avesse costruito un grande chiostro di cui ancora rimangono venerande ruine. Poi, anche sulla cittaduzza dei Volsci passò la rabbia alemanna di re Enrico (1113) dal quale fu data alle fiamme; riedificata dal

(*fot. Petagalli*)

CECCANO - IL PALAZZO BERARDI, E IL SUO BEL GIARDINO.

(fot. Maselli)

CECCANO - IL CAMPANILE DELLA CHIESA DI S. NICOLA.

suo signore Goffredo (1122), bruciata una seconda volta (1149) e di nuovo risorta dalle ceneri per opera del conte Gregorio (1157), Ceccano assurse a grandi fasti col conte Giovanni che, con la forza dell'armi, estese la sua signoria sulle terre di Carpineto, Arnara, Patrica, Cacume, Monteacuto, Giuliano, S. Stefano, Maenza, Rocca Asprana (oggi non più esistente), Pisterzo, Prossedi e Montellanico, ed aveva beni a Sezze, a Ninfa, ad Alatri, a Frosinone.

Nel 1208 il potente feudatario con cinquanta cavalieri riccamente armati, scortò, fino alla terra di Giuliano, papa Innocenzo III volto verso il reame napoletano. Gran folla s'era radunata in quel borgo (ora Giuliano di Roma) alle pendici opposte del monte Siserno; v'era tutto il clero ad attenderlo col vescovo Alberto di Ferentino, e prelati e cavalieri e monaci insigni. E per tutti, il munifico conte approntò lauto banchetto, mentre a sera giuochi e fiaccolate rallegrarono gli ospiti che, al mattino seguente, proseguirono il viaggio per Priverno e Fossanova.

Otto anni dopo la guerra rumoreggiò per queste contrade, e, il 23 maggio, Ruggero dell'Aquila, audacemente gettatosi nell'agro ceccanese, tutto incendiò e distrusse finchè, stretto da presso dal potente feudatario, che s'era riavuto dalla sorpresa, toccò grave rotta tra Castro e Vallecorsa con la perdita di tutto il bottino di bestiame, di armi e di provvigioni. Nel settembre il conte dette alle fiamme Morolo e vi fece prigione Oddone Colonna col fiore dei suoi cavalieri e con la sorella Mabilia; sfuggì il cognato, Tomaso da Supino, che, dolente e afflitto, abbandonò il partito imperiale e si dette in potere del sire di Ceccano al quale giurò fedeltà e dal quale ottenne la restituzione della moglie e figlia mercè un riscatto di mille lire di *provisini*, pari a L. 37.500.

I suoi discendenti, però, non si mostrarono, come lui, ligi alla Santa Sede e un Giovanni con il figlio Goffredo ed il genero Massimo di Trevi con le loro bande, seguì Guglielmo Nogaret ad Anagni dove il più grave oltraggio fu arrecato alla persona di Bonifacio VIII e al papato. Nella contrada ancor oggi detta *Pietra rea* o del *Mal Consiglio* i ceccanesi, insieme con alcuni baroni della campagna, s'erano stretti in lega ai danni del pontefice, e, ancor oggi, la rozza fantasia villereccia popola quel luogo, nelle notti buie e tempestose, di gemiti e di ululi di anime in pena.

La potente famiglia feudale, ora seguace ed ora avversa al papato, si spense, e da Clemente VII la contea fu data, nel 1523, a Prospero Colonna in ricompensa dei grandi servigi prestati alla Santa Sede. Così Ceccano, robusta capitale d'un piccolo Stato, che aveva veduto, per le sue vie, transitare cavalieri catafratti e cortei vittoriosi e prigionieri e bandiere catturate e pingui bottini, andò illanguidendo nel torpore dell'inerzia e decadde. Il suo castello coi suoi archi ogivali, i suoi sotterranei, le sue feritoie divenne dimora dell'Uditore Generale incaricato di amministrare la giustizia per conto della casa Colonna, e più tardi ancora, orbato di merli, passaggi, caditoie vide orti e giardini di qualche eleganza distendersi sugli spalti, sì che ove furoreggiò la guerra, oggi fioriscono le rose purpuree e la vite stende i suoi tralci pingui di grappoli e di pampini.

Sotto l'influsso dei tempi nuovi Ceccano è andata sempre più progredendo, aiutata dal clima mite e salubre. Il suo agro pittoresco e delizioso dà larga mèsse di cereali, vini, olii,

legnami. Non mancano le industrie manufatturiere. Capoluogo di mandamento, vicinissima alla stazione ferroviaria sulla linea Napoli-Roma, essa s'avvia verso un sicuro domani.

⁂

Ma il più importante monumento ceccanese è la chiesa circestense di S. Maria a Fiume, con facciata semplice, assai simile a quella di Valvisciolo, e con portale a pieno centro il cui arco è sorretto da svelte colonnette, di pregevole scalpello, con un anello nel fusto. Sull'alto s'apre una magnifica rosa di svariate colonnine disposte a raggiera; nei fianchi sono graziose finestre ogivali a profonda strombatura; nella crociera eleganti bifore.

Sorse nel più folto medioevo, ad opera del cardinale Giordano da Ceccano con materiali romani, là dove, molti secoli prima, l'imperatore Antonino Pio, accanto alla sua villa e alle sue terme, aveva eretto un tempio in onore di Faustina Seniore, adorno di pregevoli marmi tra cui l'Erma scolpita in rosso antico che, rinvenuta nel 1859 in occasione della costruzione della ferrovia, fa ora bella mostra di sè nel Museo Vaticano.

Assai probabilmente la chiesa aveva annessa un convento che, prima fiorente, decadde poi e scomparve senza neppur lasciar vestigia di sè.

L'interno, a tre navate divise da pilastri cruciformi, con le colonnette recanti un anello a metà del fusto, e gli archi della crociera a pieno centro in sensibile contrasto con gli altri che sono ogivali, presenta un insieme semplice ed elegante benchè manchi del tiburio e dell'abside. L'ambone, assai pregevole, formato da un piano quadrato e da una balaustra di colonnine lisce e tortili poggia su quattro colonne marmoree con capitelli formati da leoni, in atto di difendere, accovacciati e con le fauci aperte, la preda stretta tra gli artigli.

Al primo pilastro a destra, trovasi un'acquasantiera romanica, opera certamente dello stesso ignoto artista; e, nel mezzo a sinistra del presbiterio, una larga iscrizione latina dice le virtù di Traiano imperatore. Qua e là, sulle pareti, avanzi di dipinti votivi del XIV secolo ridono nella freschezza delle figure che il Podesti inclinò a credere dovute al pennello di Giotto e della sua scuola. In uno di essi, a sinistra, rappresentante *il Crocifisso con S. Antonio Abate*, notasi il servo dei *cavalieri di S. Antonio del Fuoco* cui Bonifacio VIII dette ad osservare la regola agostiniana e ai quali, si suppone, la chiesa col convento fosse stata, un tempo, affidata.

(fot. Maselli)

CECCANO - CHIESA DI S. NICOLA - PORTALE.

Ora un campaniletto a bifore, con cuspide ottagonale, coevo al tempio, chiama, con la voce delle sue campane, i fedeli a raccolta; ma non più s'avvicendano, ai suoi bronzei rintocchi, madonne e castellane ornate di seriche vesti, nè i menestrelli che andavan per le fiere a cantare i versi di Dante. Prosperose forosette con calze di seta e scialli sgargianti dai lunghi pèneri, vanno, ora, sul prato che circonda il campanile, in allegre comitive, mentre, poco lungi, il Sacco canta la sua eterna canzone e la vaporiera passa fischiando allegramente al sole.

ADOLFO BRETTAGNA.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Gli elenchi degli alberghi in Italia.

L'ENIT, d'intesa con la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, ha condotto a termine il lavoro di compilazione dell'*Annuario degli Alberghi in Italia* per il corrente anno, contenente, oltre ai dati che si riferiscono all' attrezzatura di ogni singolo esercizio, i prezzi che gli esercenti di aziende alberghiere in genere sono obbligati ad applicare, in base alle recenti disposizioni di legge.

Come per gli anni scorsi, vengono intanto distribuiti i fascicoli regionali che formeranno appunto l' Annuario completo. Di tali estratti sono usciti fino ad oggi i seguenti: *Piemonte, Riviera, Lombardia, Regione Giulia, Veneto, Regione dei Laghi, Emilia-Romagna-Marche ed Abruzzo, Toscana, Lazio ed Umbria, Campania-Puglie-Lucania e Calabria, Sicilia e Sardegna.*

Usciranno in questi giorni: *Venezia Tridentina, Possedimenti e Colonie.*

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

L'ENIT ha curato una nuova edizione della sua *Guidina di Mantova*, mentre ha da tempo iniziato la distribuzione di talune altre pubblicazioni quali quelle su *Roma*, la *Sicilia, Vicenza*, la *Regione dei Laghi*, l'*Umbria*, il *Soggiorno di Wagner in Italia*.

Più recente è però la pubblicazione di un *dépliant*, edito in francese ed in inglese, inteso a dare al turista l'impressione di quanto può offrire un viaggio aereo sul nostro paese.

Il *dépliant* — intitolato « L'Italia vista dal cielo » — nel breve testo che contiene, dà in linea generale un ragguaglio sui servizi aerei che congiungono altre nazioni alla Penisola, ed un quadro sintetico delle nuove linee in servizio interno, che uniscono fra loro i centri più importanti. Una cartina infine offre un pratico mezzo di consultazione al lettore.

In complesso, si pone in rilievo che il turista può dedicarsi in Italia al « piacere del volo », sia che voglia giungervi dall'estero per le vie dell'aria, sia che desideri servirsi dell'aeroplano per passare da una all'altra città. Quanto agli spettacoli che attendono il « viaggiatore dell'aria », il *dépliant*, nella nitida serie di fotografie che lo compone, dà un'idea, sia pure incompleta perchè solamente ideale, della loro straordinaria bellezza.

Alla *Via dell'Impero*, la più attuale delle grandi attrattive di Roma, la cui apertura ha giustamente costituito uno degli avvenimenti che più hanno attirato l'attenzione del mondo, è dedicato infine un *dépliant*, anche esso largamente illustrato, recante una breve descrizione dei monumenti che compongono lo scenario meraviglioso: grandi ed eloquenti ricordi dell'antica dominatrice del mondo.

Tutte le pubblicazioni suddette, oltre naturalmente le altre delle quali abbiamo di volta in volta dato notizia, potranno ottenersi gratuitamente, rivolgendosi all'ENIT, Via Marghera, 2, Roma, o alle Agenzie di viaggi e turismo ed alle Delegazioni ed Uffici Informazioni dell'ENIT all'Estero.

Per lo scambio di materiali di propaganda turistica.

Come è noto, è stata consentita la franchigia doganale per i materiali (di qualsiasi forma, destinati in maniera indubbia alla sola propaganda turistica, con leciti mezzi reclamistici da distribuire gratuitamente nel Regno, a condizione di reciprocità da parte degli altri Paesi, per la importazione in esenzione dai diritti di confine, nei rispettivi territori, di materiali analoghi italiani.

Dagli accertamenti effettuati dal Ministero delle Corporazioni e dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, risulta che i Paesi esteri che ammettono alla esenzione da diritti di confine il materiale italiano di propaganda turistica, sono: l'Austria, l'Olanda, il Belgio, il Lussemburgo, la Jugoslavia, la Russia, la Spagna e gli Stati d'America.

Ciò stante, la Direzione Generale delle Dogane ha autorizzato le dogane a consentire d'ora in poi direttamente la importazione in franchigia doganale dei materiali di cui trattasi, originari e provenienti dai Paesi suddetti, a condizione che i materiali stessi siano spediti da Enti turistici ufficiali riconosciuti e rechino la indicazione visibile dell'Ente mittente ovvero (qualora appartengano ad enti o società non riconosciuti) giungano in Italia attraverso enti ufficiali.

Avuto riguardo alle precise limitazioni, poste dal decreto-legge, saranno esclusi dall'agevolezza i cartelli, manifesti, stampati ed altri materiali reclamistici delle Fiere estere, dato che per il carattere delle manifestazioni i medesimi hanno scopo di propaganda prevalentemente commerciale.

Il Ministero delle Finanze deciderà sull'ammissibilità al beneficio della esenzione dei materiali di propaganda turistica originari e provenienti dalla *Polonia*, dalla *Romania*, dall'*Egitto* e dall'*Inghilterra*, dato che tali Paesi non concedono, almeno per ora, l'esenzione ai materiali italiani di propaganda turistica se non in misura limitata.

I materiali reclamistici provenienti da Paesi diversi da quelli precedentemente indicati, saranno assoggettati ai diritti di confine nella misura normale.

LA "GUIDA D'ITALIA" DEL TOURING SI RINNOVA

La notissima serie, i cui rossi volumi furono distribuiti uno per anno gratuitamente a tutti i Soci dal 1914 al 1929, viene rinnovandosi con nuove edizioni, che sono rifacimenti pressochè completi, tenendo conto delle trasformazioni rapidissime e imponenti verificatesi in ogni regione italiana. I volumi «Piemonte» e «Lombardia» sono alla 5ª edizione; «Venezia Tridentina» e «Veneto» alla 3ª; «Roma e dintorni», «Firenze, Siena, Perugia, Assisi», «Napoli e dintorni», «Sicilia», «Sardegna», alla 2ª, ecc.

I Soci che sono entrati a far parte del Sodalizio dopo il 1929 (e quindi non hanno ricevuto i volumi della Guida), i vecchi Soci che posseggono la collezione ma incompleta o invecchiata, provvedano subito ad acquistare, completare o rinnovare questa serie, che costituisce il miglior mezzo per conoscere la nostra meravigliosa Patria.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA (2 vol. - ediz. 1924)	» 20 —	» 23 —	» 26 —
Ciascun volume separatamente	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* IV volume (*Roma e dintorni* - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 16,50	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 16,50	» 18,50
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

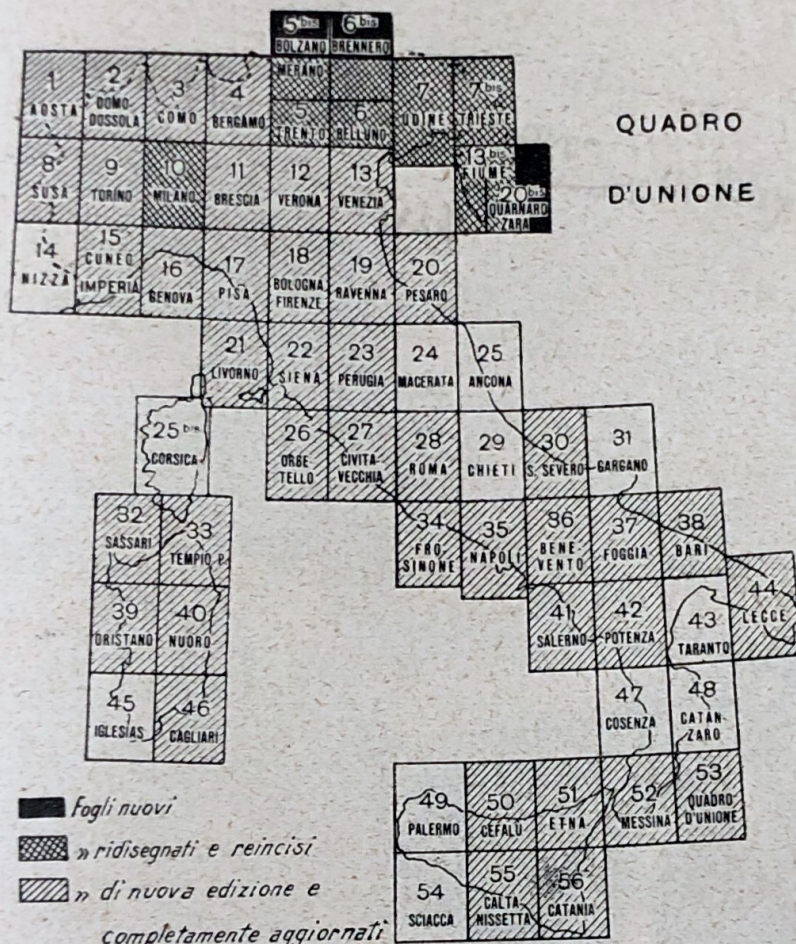
GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) - Lombardia (1 vol.) - Veneto (1 vol.) - Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) - II e IV vol. della Guida dell'Italia Centrale (2 vol.) - Napoli e dintorni (1 vol.) - Sicilia e Isole Minori (1 vol.) - Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede L. 140 —; Italia e Colonie L. 146 —; Estero L. 165 —.
I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede L. 50 —; Italia e Colonie: L. 53 —; Estero: L. 61 —.
I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede: L. 40 —; Italia e Colonie: L. 43 —; Estero: L. 50 —.
LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede L. 220 —; Italia e Colonie: L. 228 —; Estero L. 220 —, *oltre alle spese postali*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I.; per i non Soci essi sono aumentati del 100 %. Chiedere all'Amministrazione del Touring le condizioni per l'**acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

La Guida d'Italia del T. C. I., la più completa descrizione dell'Italia nelle sue caratteristiche fisiche, nelle sue gloriose memorie, nelle sue bellezze d'arte e di natura, nelle sue risorse economiche, nel suo fervore di rinnovamento, non deve mancare in nessuna casa italiana.

LA CARTA D'ITALIA AL 250 000
in nuovissime edizioni

La notissima Carta d'Italia al 250 000 in 62 fogli, distribuita gratuitamente ai Soci dal 1906 al 1913 (oltre 7 milioni e mezzo di fogli distribuiti), costituisce tuttora la più bella e la più pratica Carta turistica d'Italia, strumento utilissimo di consultazione per chiunque desideri compiere un viaggio in ferrovia, in auto, in bicicletta, o ricerchi la posizione d'una località, d'un fiume, d'un monte, d'un lago, l'altitudine d'un paese o d'una cima. L'indice di questa Carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115 000 voci e 90 altimetrie.

Il Touring ha voluto conservare e arricchire questo cospicuo suo patrimonio, aggiornando e perfezionando ora l'uno ora l'altro foglio con un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente; ormai il rinnovamento è quasi completo. Per comodità dei Soci che desiderino di aggiornare la loro raccolta, riproduciamo il quadro d'unione della Carta con l'indicazione dei fogli nuovi, di quelli totalmente reincisi e di quelli usciti in recenti edizioni aggiornate e rinnovate. Inviare le richieste alla nostra Amministrazione.

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

VITA DEL TOURING

Esempi da imitare.

Il Console Comm. Dott. Nicola Leuzzi, Direttore del Gruppo Aziendale dell'O.N.D. dell'Urbe per le Tranvie e Autobus del Governatorato di Roma, ha comunicato con una cortese lettera alla Direzione del T.C.I. che egli «nell'intento di promuovere una più larga partecipazione al Touring fra i Dopolavoristi» è venuto nella determinazione di «premiare annualmente i più meritevoli con la iscrizione al Touring. Tali premi verranno assegnati ogni anno a persone differenti, in modo da immettere nelle file del Sodalizio sempre nuovi iscritti. I premiati di quest'anno ammontano già a una trentina e il Console Leuzzi ha voluto dare una simpatica nota anche a questa manifestazione consegnando ai singoli nuovi associati la tesserina d'iscrizione «in forma ufficiale» in una riunione appositamente organizzata.

L'iniziativa del Console Leuzzi merita di essere segnalata nella speranza che trovi molti imitatori in altri gruppi dell'O.N.D.

La nuova Presidenza della R. Società Geografica.

A Presidente della R. Società Geografica, di cui il Touring fa parte già da moltissimi anni e di cui sono note le benemerenze, fu dal Governo eletto S. E. il Dott. Corrado Zoli, Consigliere di Stato e Governatore onorario della Colonia Eritrea. A Vice-Presidenti S. E. il Prof. Giotto Dainelli e S. E. il Gen. Arturo Nigra. E' vivo l'augurio che al Sodalizio sia dato, sotto così esperte guide, di conservare e accrescere l'impulso che esso aveva ricevuto dal compianto Presidente, On. Vacchelli.

Tecnici italiani nella Russia d'oggi.

I grandi lavori idraulici e di sistemazione montana che sono stati progettati in Russia, e di cui anzi alcuni sono in corso di esecuzione sotto la direzione di un ben noto specialista italiano, l'Ing. Angelo Omodeo, assistito da un eletto gruppo di ingegneri nostri, formano l'argomento di un articolo originalissimo pubblicato nel fascicolo di aprile de *Le Vie d'Italia e del Mondo*, articolo di un alto interesse geografico e sociale, illustrato da cartine, da grafici, e da numerose fotografie.

Nello stesso fascicolo, U. Ademollo, continuando l'esame della situazione dei varî Stati dopo la grande guerra, illustra chiaramente e con abbondanza di dati e di cartine, l'interessante problema delle *colonie* e dei *mandati*; G. Dainelli riassume, in un diffuso articolo, *l'attività esplorativa degli italiani nell'Himàlaja Occidentale e nel Caracorùm*. V. Tedesco Zammarano riprende il suo viaggio dal *Lago Tana al Setit*, fornendoci, non soltanto curiose notizie sui paesi e le genti di quel lembo d'Etiopia, ma intrattenendoci sul grande progetto di utilizzazione del Lago Tana per l'irrigazione del Sudan; V. Alberti ci porta tra *i fiori e i frutti della California*; C. Capra ci conduce nel *Gran Chaco*, al quale l'eterna contesa tra gli Stati confinanti dà un carattere di continua attualità, e che qui ci vien presentato da persona che lo ha percorso in lungo e in largo.

Il magnifico fascicolo, di 130 pagine in carta patinata speciale, è ornato da oltre 100 illustrazioni in nero in gran parte a piena pagina e da quattro tavole a colori. Pure a colori è l'artistica copertina di soggetto primaverile.

L'abbonamento annuo per i Soci del T. C. I. a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa **L. 40,50** in Italia e Colonie, **L. 65,50** all'Estero.

La Rivista forestale «L'Alpe» nel 1933.

Questa nostra Rivista forestale ha iniziato il nuovo anno coi primi due numeri di gennaio e di febbraio-marzo, ricchi di trattazioni quanto mai interessanti sia dal punto di vista scientifico sia da quello pratico. Fra esse poniamo in rilievo, del primo fascicolo: *La distruzione e la ricostruzione boschiva dell'Altipiano di Asiago* del Dott. Vellar; *La tartuficoltura e il rimboschimento* dei Dott. Cremisi e Ferrari; *L'Eucaliptus nella costruzione delle traverse ferroviarie* del Dott. Minucci del Rosso; *I boschi cedui in rapporto al lavoro umano e alla disoccupazione* del Prof. Uzielli; *L'utilizzazione dei cedui castanili del campo superiore di Sezze* del Dott. E. Tosti-Croce.

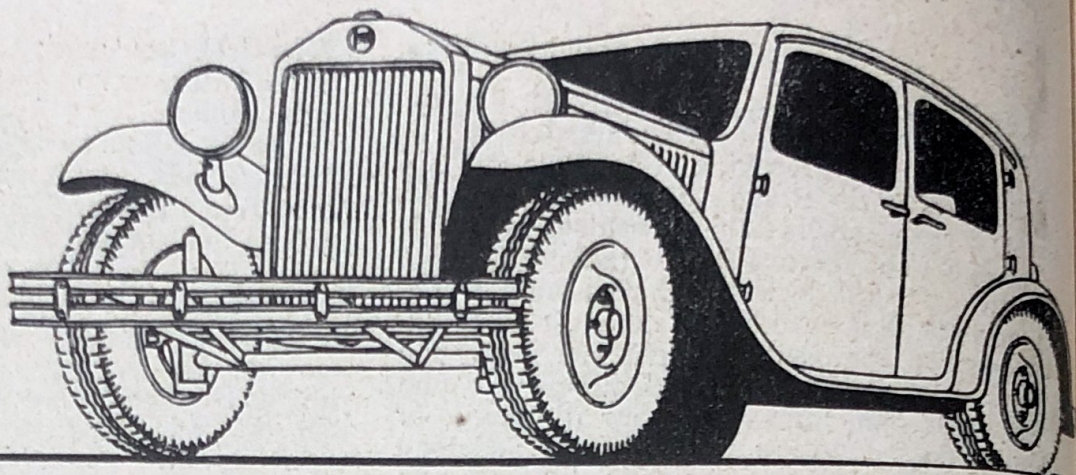
Il secondo fascicolo febbraio-marzo, doppio di mole e vario di argomenti, si inizia con una relazione del Comitato Direttivo su *L'attività della milizia forestale nell'anno X*, a cui fa seguito un'altra di non maggiore interesse riguardante *La legge sulla bonifica integrale nel terzo anno di applicazione*.

Il Prof. A. Merendi dà interessanti notizie intorno a *Il problema del carbonio carburante al Consiglio Nazionale delle Ricerche;* il Dott. F. Reggiani tratta del *Rimboschimento del Monte Conero;* il Dott. G. Friedmann svolge l'argomento *Abbeverare il bestiame in alpe;* il Dott. G. D'Ancona dà efficacissimi consigli *Per il miglioramento dell'Appennino;* R. Cormio presenta, in un articolo nel quale sono illustrati i pregi e il metodo della raccolta, la sua «Siloteca» che forma un quasi raro esempio di iniziativa privata nel campo delle collezioni scientifico-pratiche; il Dott. De Micheli intrattiene i lettori *Sopra una diffusa malattia infettiva dei gattici*.

Ambedue i fascicoli, come sempre, sono ornati di ben scelte e nitide illustrazioni ed integrati dalle varie rubriche speciali.

Il costo dell'abbonamento annuo a *L'Alpe* è di **L. 15,50** (Estero **L. 25,50**). Per gli ufficiali della M. N. F. e per i tecnici forestali dello Stato **L. 12,50.** Per i Sottufficiali e Militi della M. N. F. **L. 10,50.**

I sei numeri speciali usciti costano **L. 3** ciascuno alla Sede; **L. 4** in Italia e Colonie; **L. 4,50** all'Estero. La collezione completa, rispettivamente **L. 16; L. 17; L. 22.**

PRODUZIONE
1933

AUTOVETTURE

AUGUSTA

NUOVA VETTURA LEGGERA

- 4 POSTI COMODISSIMI - AMPIO COFANO POSTERIORE CON DUE GRANDI VALIGE
- VELOCITÀ OLTRE 105 Km. ORA
- CONSUMO BENZINA 10-11 LITRI OGNI 100 Km.
- FINITURE DI LUSSO - RICCA E COMPLETA DOTAZIONE DI ACCESSORI - VETRI DI SICUREZZA VIS - RUOTA LIBERA

LIRE **19.500**

INIZIO CONSEGNE: APRILE

ARTENA
2ª SERIE
BERLINA 4 POSTI LIRE 31.000
BERLINA 6 POSTI LIRE 33.000

ASTURA
2ª SERIE
BERLINA 4 POSTI LIRE 45.000
BERLINA 6 POSTI LIRE 47.000

DILAMBDA
2ª SERIE
CHASSIS NORMALE LIRE 60.000
CHASSIS CORTO LIRE 58.000

VEICOLI INDUSTRIALI

RO
CHASSIS CON MOTORE A NAFTA CICLO DIESEL

LIRE **85.000**
INIZIO CONSEGNE: APRILE

PENTAIOTA
CHASSIS LIRE 45.000

EPTAIOTA
CHASSIS LIRE 50.000

OMICRON
CHASSIS LIRE 100.000

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Verso l'automatismo dell'automobile.

Come osserva *Motor Italia*, le tendenze costruttive attuali sono nettamente orientate verso l'automobile automatica: la vettura, cioè, in cui la guida e le cure di manutenzione saranno semplificate al massimo grado.

Così, dai primitivi sistemi di lubrificazione con rubinetti a spina regolati dal guidatore siamo giunti ora alla lubrificazione automatica con rifornimento automatico della coppa e perfino con pulitura automatica dei filtri d'olio intercalati sul circuito di lubrificazione. I carburatori primitivi richiedevano l'accorta manipolazione di una piccola leva per ottenere una miscela corretta e il guidatore per ogni regime e per ogni condizione di marcia doveva procedere alla messa al punto della carburazione: oggi invece i carburatori, come l'anticipo dell'accensione, sono interamente automatici. Regolatori termostatici assicurano oggi la automaticità nella regolazione della temperatura, per l'acqua di raffreddamento automatico ed anche l'avviamento del motore e l'illuminazione elettrica delle vetture sono automatici. Alcune automobili sono poi munite di una piccola pompa d'aria azionata dal motore, la quale serve per gonfiare i pneumatici, nonchè di cricchi idraulici automatici applicati stabilmente al telaio. Automatici sono inoltre i tergicristalli e così via. E' stato messo recentemente sul mercato americano un gruppo di trasmissione completamente automatico mediante il quale l'innesto, il disinnesto e il cambiamento di rapporto avvengono tutti automaticamente, come pure la messa in moto della macchina. Premendo cioè l'acceleratore si avvia la macchina, e variando la pressione sull'acceleratore stesso si regola la velocità della vettura, sia in piano sia in salita. Per fermarla, basta abbandonare l'acceleratore e poi frenare. Nell'automobile munita del nuovo congegno non vi sono quindi più nè il pedale della frizione, nè la leva del cambio. Una levetta posta sotto il volante di guida stabilisce il senso di marcia.

Autovie e ferrovie della Sicilia e della Sardegna.

In Sicilia — è pubblicato nel numero di dicembre 1932 della Rivista *Velocità* — vi sono, 2178 chilometri di ferrovie, di cui 1930 appartengono a linee dello Stato (chilometri 887 di ferrovie principali e 1043 di ferrovie secondarie). I servizi automobilistici dell'isola raggiungono invece un totale di 4352 chilometri, ossia circa il doppio della lunghezza delle linee ferroviarie.

La Sardegna, ha un totale di 1042 chilometri di ferrovie, dei quali 430 appartengono alle ferrovie principali e sono gestiti dallo Stato, e 972 sono eserciti da Società private. La lunghezza delle autovie ammonta a 3800 chilometri, dei quali oltre 3000 sono gestiti dalla Soc. An. Trasporti Automobilistici Sardi.

La velocità oraria media dei treni delle linee principali sarde varia da 30 a 36 chilometri, quella delle linee secondarie è compresa fra i 23 e i 25, e la media oraria degli autobus è di circa 30 chilometri.

Tenuto conto del fatto che in terreno montuoso le strade ordinarie sono, di norma, più brevi delle strade ferrate, i viaggi eseguiti con autocorriere riescono a volte più rapidi, pur se meno comodi, che quelli eseguiti con le strade ferrate. La Rivista stessa prospetta poi numerose importanti possibilità di coordinamento fra i servizi automobilistici e quelli ferroviari.

Le città del mondo che possiedono il maggior numero di autovetture.

In base a rilevazioni di fonte americana, il primo posto tra le varie città del mondo, per quanto riguarda la circolazione di autovetture, sarebbe occupato da Los Angeles con circa 850 mila vetture, seguita da New York (792 mila), Chicago (486 mila), Londra (298 mila), Parigi (240 mila), Detroit (89 mila), Montreal (65 mila), e Berlino (64 mila).

All'ultimo posto tra le capitali starebbe Atene con appena 11 mila vetture in circolazione.

Durata media delle macchine.

Grande interesse è sempre stato dato alla probabile vita media degli autoveicoli.

Data la genericità delle statistiche a disposizione per i primi anni, non è ancora possibile di calcolare la durata di una autovettura da un autoveicolo in generale.

La vita di un autoveicolo commerciale è indubbiamente più lunga di quella di una automobile da turismo. Data però la netta prevalenza del numero di queste ultime, la durata media di tutti gli autoveicoli in generale può essere considerata come un indice abbastanza attendibile della vita di un'automobile da turismo.

In base ai dati raccolti, l'ufficio statistico della « Society of Motor Manufactures and

Traders » ha potuto compilare un diagramma della vita media degli autoveicoli in circolazione in Gran Bretagna, in base al quale la durata sarebbe andata decrescendo da una media di 13 anni nel periodo 1912-1926, ad una media di 8, nel periodo dell'immediato dopoguerra, per scendere ulteriormente a 7 anni e mezzo e 7 ¼ in quest'ultimo periodo.

Un nuovo materiale ceramico per le candele di accensione.

Esaminando i progressi conseguiti nella costruzione dei motori a scoppio durante l'ultimo decennio, notiamo un sempre più sensibile aumento della velocità, un numero di giri sempre più alto, un rapporto di compressione più grande, una potenza sviluppata sempre maggiore. Ma naturalmente sono anche aumentate le sollecitazioni cui sono sottoposte le varie parti costituenti il motore, sino al massimo limite di resistenza dei singoli materiali. Il costruttore è quindi spinto a nuove ricerche e deve richiedere l'ausilio delle diverse industrie per lo studio e la produzione di materiali sempre più sicuri e resistenti.

Tutti gli sportivi dell'auto sanno per esperienza personale quanto sia difficile di trovare una candela veramente appropriata al motore della propria macchina. Anche i non corridori ma semplicemente gli appassionati delle corse automobilistiche, avranno potuto notare come assai di sovente l'esito di una gara dipenda dai ritardi causati dalle cosidette « noie alle candele ». Basterà ricordare il Gran Premio di Pau, svoltosi il 20 febbraio scorso, che segnò l'inizio delle prove internazionali per il 1933. Sembra appunto che il noto corridore Etancelin, che guidava una Alfa Romeo, abbia perduto la corsa, piazzandosi terzo, per un ritardo di cinque minuti occorsi per il cambio di candele.

Il problema è in ogni modo di notevole importanza, ed occupa da molto tempo i tecnici e gli studiosi di termodinamica. E tutti hanno riconosciuto e constatato che il materiale isolante veramente costituisce la parte più delicata della candela di accensione. Infatti, per ottenere una tenuta perfetta del corpo metallico sull'isolante, è necessaria già all'atto del montaggio una pressione altissima, che può essere sopportata solamente da un materiale dotato di requisiti specialissimi.

Si consideri poi che la temperatura dell'interno dei cilindri varia più di mille volte in un minuto, da circa 50° durante la fase di aspirazione ad oltre 2000° nell'istante della esplosione! E' ovvio che la resistenza del materiale a così grandi variazioni di temperatura debba essere realmente eccezionale, perchè l'isolante non abbia a fendersi o comunque a perdere le sue qualità peculiari.

Queste si possono determinare, in massima, come segue: una elevata conducibilità termica; una grande resistenza alle brusche variazioni di temperatura; una grande rigidità dielettrica; un elevato coefficiente d'isolamento elettrico a tutte le temperature; una assoluta refrattarietà chimica ai residui della combustione; una elevata resistenza meccanica e durezza. Si ritiene che un materiale ceramico il quale contenga delle parti vitree, non corrisponda assolutamente a queste esigenze. Considerazioni fisiche invece portano a stabilire che solamente un corpo cristallino puro serve allo scopo.

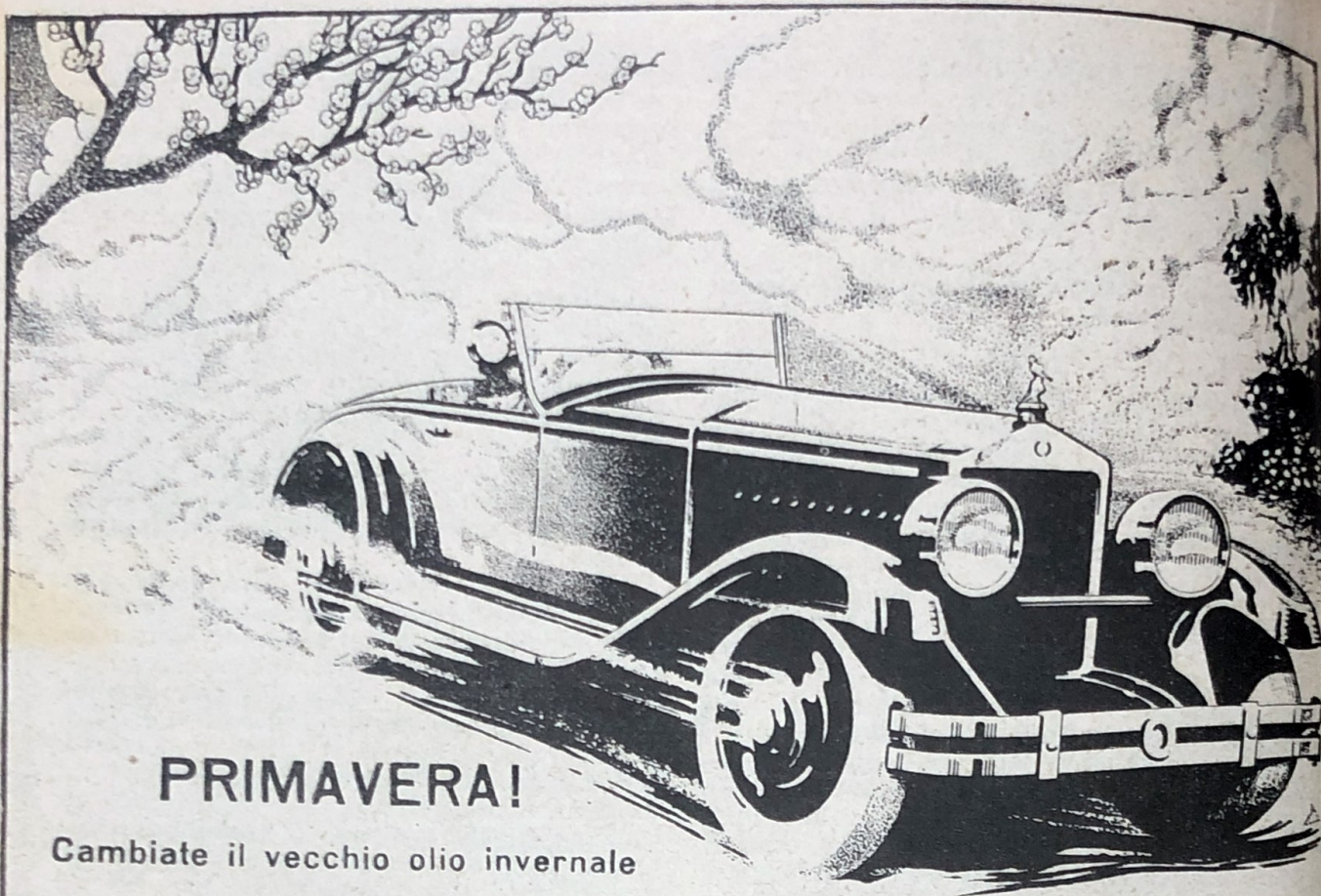
Tale si è dimostrato l'ossido di alluminio cristallizzato. Nello sviluppo dei materiali ceramici usati per le candele, escludendo la steatite, si osserva infatti la tendenza ad aumentare la percentuale dell'ossido di alluminio: la porcellana lo contiene al 26 %, la sillimanite al 63 %, la mullite al 72 %. Ora si annuncia che è stato brevettato un nuovo materiale isolante: il *sintercorundo* (corindone sintetico) costituito da ossido di alluminio al 99,8 %.

L'uso del sintercorundo nella costruzione delle candele apporterebbe grandi vantaggi, e ciò specialmente per il fatto che non occorrono più mezzi di artifizio, come anelli metallici, manicotti, ecc., per disperdere il calore assorbito dall'isolatore: l'isolatore stesso di sintercorundo disperde il calore e permette anche in motori ad altissima temperatura un funzionamento perfetto. Ne deriverebbe di conseguenza che ogni tipo di candela avrebbe un campo di applicazione assai vasto, e che solo quattro tipi basterebbero per tutti i motori: da quelli lentissimi a quelli con rapporto di compressione molto alto, muniti di compressore o a due tempi.

Nuove prescrizioni della legge svizzera sulle automobili.

Tra le innovazioni più importanti della legge federale sulla circolazione dei veicoli a motore e delle biciclette, entrata in vigore col primo gennaio del corrente anno, è degno di particolare attenzione il nuovo regolamento di assicurazione sulla responsabilità civile, il quale stabilisce che tale responsabilità si estenda anche agli infortuni non causati da colpa dell'automobilista. L'aumento dei premi d'assicurazione che deriva da questa disposizione è stato accettato dagli automobilisti e dai motociclisti, i quali invece si sono energicamente rifiutati di accettare un aumento di premio per l'assicurazione a favore di persone uccise o ferite da un'automobile guidata da terze persone non autorizzate, quindi senza colpa del proprietario. La cassa della Confederazione, vista tale opposizione ha assunto a suo carico i premi di questa assicurazione speciale.

Il Consiglio federale ha approvato a questo proposito un progetto di convenzione tra la Confederazione ed otto Compagnie d'assicurazione contro gli accidenti e la responsabilità civile. Questa convenzione stabilisce che i danni subiti dalle persone vittime di un veicolo a motore guidato da una terza persona non autorizzata, esclusa quindi la colpa del proprietario, non saranno coperti dall'assicura-

zione se non in quanto ne risponda la terza persona, conformemente all'art. 37 della legge federale sulla circolazione delle automobili. Le persone sottoposte all'assicurazione obbligatoria in casi d'infortuni non avranno diritto ad alcuna indennità in virtù dell'assicurazione che forma oggetto di questa convenzione e che ha per unico scopo quello di proteggere una vittima o i suoi superstiti contro i pericoli di indigenza provocati da un infortunio automobilistico. Le prestazioni dell'assicurazione sono determinate secondo le norme dell'assicurazione obbligatoria in caso d'infortunio. L'indennità alla quale potrebbe dar diritto l'assicurazione derivante dalla convenzione, non potrà in nessun caso sorpassare l'indennità che dovrebbe esser versata e tenore delle disposizioni sulla responsabilità civile contenute nella legge del 15 marzo sulla circolazione delle automobili.

La convenzione è stata conchiusa provvisoriamente per una durata di tre anni.

Quanto ha dato l'automobilismo allo Stato Elvetico.

La *Revue Automobile* pubblica una statistica dalla quale risulta che l'automobilismo ha dato alle casse pubbliche svizzere durante il 1932 la notevole somma di 94 milioni di franchi. Inoltre il turismo automobilistico internazionale ha assicurato allo Stato un incasso di 72 milioni e mezzo.

Per aumentare l'aderenza delle gomme di autoveicoli.

Il problema di aumentare l'aderenza delle gomme degli autoveicoli in modo da evitare i gravi inconvenienti dovuti allo slittamento, è stato oggetto da tempo di studi numerosi e di metodiche esperienze da parte dei tecnici di tutto il mondo.

Una novità, recentemente apparsa e dovuta ad un ingegnere inglese, consiste nell'incorporare alla gomma del pneumatico una certa quantità di fibra di cocco la quale presenta un forte coefficente di attrito e migliora quindi notevolmente l'aderenza della gomma al suolo.

L'andamento dell'esportazione inglese di autovetture.

I progressi realizzati dall'industria automobilistica inglese in questi ultimi anni si manifestano soprattutto nell'andamento delle sue esportazioni di automobili da turismo, che sono aumentate da 16.140 vetture nel 1927 a 18.190 nel 1928 ed a 23.890 nel 1929. La crisi economica ridusse il volume dell'esportazione a 19.220 vetture nel 1930 ed a 17.140 nel 1931, ma nei primi 11 mesi del 1932 si è notata una considerevole ripresa con 23.460 vetture, contro 15.060 nello stesso periodo dell'anno scorso. I valori medi delle automobili esportate (valore f.o.b.) si sono ridotti però da 175 sterline per vettura nel 1930 a 155 nel 1931 ed a 127 sterline nei primi 11 mesi di quest'anno.

Le esportazioni inglesi sono dirette specialmente verso l'Irlanda, il Sud-Africa, l'India, la Nuova Zelanda, l'Olanda, l'Egitto, la Danimarca ed il Belgio. I paesi dell'Impero assorbirono nel 1931 l'84 % circa del volume e del valore dell'esportazione inglese di automobili.

Una nuova vettura da turismo a trazione anteriore.

Una ditta francese ha messo recentemente sul mercato una vettura a quattro cilindri, della potenza tassabile di 10 cavalli, con ruote indipendenti, quattro velocità silenziose, motore flottante, servo freno, la quale può raggiungere la velocità massima di 105 chilometri all'ora.

La caratteristica più importante di questa nuova vettura è data dal fatto di avere la trazione anteriore. I vantaggi previsti dal costruttore per questo nuovo tipo di vettura sono: una perfetta tenuta di strada, un grandissimo coefficiente di sicurezza e la possibilità di affrontare le curve ad angolo retto alla velocità di 80 chilometri all'ora.

L'automobilismo in America e la crisi.

Scrive la *Revue Automobile* che il numero delle automobili circolanti negli Stati Uniti al 1° gennaio 1933 (cifra provvisoria) è di 24.356.541, il che denuncia una diminuzione del 6,2 % sulla cifra dell'anno precedente alla medesima data.

Lo Stato più duramente toccato dalla crisi è quello di Montana, la cui diminuzione percentuale è del 15,2 % mentre, all'altra estremità della scala, Washington è il solo Stato che presenti un aumento che si calcola del 5,6 %.

Nel Canadà il numero delle vetture in circolazione è parimenti in diminuzione di 89.337 unità, ossia del 7,8 % su 1.051.336 del 1932. All'opposto, la produzione canadese dell'ottobre rappresenta un aumento del 25 % sul mese precedente e del 100 % sull'ottobre del 1931.

MOTOCICLISMO

Perchè non si arresti la diffusione delle motoleggere e della bicicletta.

L'Associazione del Ciclo, Motociclo e Accessori, il vivace, attivo organismo, costituito dalle fabbriche e dagli importatori di motocicli, velocipedi, loro parti ed accessori, ha diffuso alle Autorità competenti un'interessante memoria ispirata alla giusta tutela degli interessi del ciclismo e del motociclismo, o per meglio dire di quel motociclismo che fa uso delle piccole macchine fino a 175 cm. cubi di cilindrata. Da tempo serpeggiano allarmi, i quali però per fortuna non hanno trovato conferma, e noi auguriamo che non ne trovino mai, nell'interesse del turismo, dell'industria e, in

definitiva, del Paese. Si parla di voler imporre la patente anche a coloro che circolano con moto leggere. Si parla di targatura delle biciclette, di soppressione del cosidetto manubrio da corsa.

Giustamente gli industriali si preoccupano di queste voci che, a quando a quando, circolano senza giustificata ragione e non fanno altro che allarmare ed inquietare la produzione ed il commercio per le gravi ripercussioni che le modifiche suddette recherebbero, qualora venissero applicate. Ma se gli interessi degli industriali e la loro tutela sono più che legittimi in momenti come questi, un po' critici, noi dobbiamo aggiungere che, esaminata la questione anche soltanto dal punto di vista turistico, le voci trovano credito quando si manifesta qualche incidente di circolazione; quando l'ingombro sulle nostre strade si presenta preoccupante.

Siamo d'accordo che vi sono motociclisti che abusano, come vi sono dei ciclisti che in verità non sono che dei velocipedastri. Ma per fortuna essi costituiscono la minoranza. Tutti invocano contro di essi le più severe sanzioni. Forse le Autorità, nei loro riguardi, si sono dimostrate finora troppo indulgenti e troppo disposte a non dare importanza ad episodi, la cui conseguenza ricade poi, in definitiva, sull'intera classe dei ciclisti e motociclisti.

Ora, non è giusto che per colpa di una minoranza indisciplinata debbano subire aggravi o limitazioni centinaia di migliaia di utenti, consci dei loro doveri, ma desiderosi anche di non essere menomati nei loro diritti.

Avremo presto le statistiche delle biciclette in circolazione, le quali superano certamente i tre milioni, mentre le motociclette sono oltre 100.000.

Siamo persuasi che tutto questo enorme traffico costituisce un ingombro sulle nostre belle strade, ma come si può pensare ad eliminarlo, come vorrebbero, per esempio, taluni automobilisti, quelli soprattutto dei 100 all'ora in qualsiasi circostanza, in qualsiasi momento, su qualsiasi strada?

La strada è di tutti, e l'equilibrio non si può ottenere che col rispetto reciproco. Sbagliano quei ciclisti e quei motociclisti che ritengono facoltativa l'osservanza delle norme adottate dalla legge e, non tenendo la loro mano o procedendo a frotte, impediscono il regolare svolgimento del traffico. Sbagliano i ciclisti, che possono provocare gravissime conseguenze anche per sè, quando non portano posteriormente alla bicicletta la gemma rossa (e perchè non si potrebbe arrivare addirittura per la sicurezza dell'automobilismo e del ciclismo stesso all'imposizione del fanalino posteriore obbligatorio per tutti?), ma contro di essi non v'è che il rimedio della effettiva applicazione delle penalità già sanzionate dalle nostre leggi e dai regolamenti.

In materia di moto-leggere nessuna legislazione del mondo è più liberale di quella dell'Italia: ma fu appunto questa legislazione che permise lo svilupparsi di un'industria che arreca tanti benefici al Paese e che ci onora. Imporre ora targhe ed esami di guida sarebbe intralciare un libero traffico senza, con ogni probabilità, conseguenze pratiche apprezzabili.

Facciamo voti perciò che siano mantenute, in questo campo, le norme di circolazione vigenti: e che esse siano fatte rispettare e inesorabilmente punite le loro trasgressioni.

Notizie sull'industria motociclistica francese.

L'industria motociclistica francese si è particolarmente sviluppata in questi ultimi anni e ha oggi assunto una posizione notevole nel campo delle industrie meccaniche.

Come nota il *Bollettino di Informazioni Commerciali*, i primi sforzi compiuti dai costruttori francesi per migliorare tanto dal lato tecnico che da quello estetico i modelli di macchine già esistenti nel periodo prebellico, datano dalla fine della guerra mondiale. Tuttavia è soltanto dal 1924 che la situazione dell'industria motociclistica francese è andata migliorando. Questo fatto è dovuto, sia ai reali perfezionamenti tecnici conseguiti, sia ad una opportuna opera di propaganda, destinata a diffondere l'impiego della motocicletta fra il pubblico.

I risultati di questa campagna sono stati assai sensibili. Infatti mentre la produzione dei motocicli ha segnato un progressivo aumento, e ammonta oggi a 10.000 macchine all'anno nella sola regione parigina, il numero delle macchine in circolazione è salito da circa 117.000 (1924) a circa 470.000 al 31 dicembre 1931.

Durante l'anno testè decorso sono stati inoltre compiuti notevoli sforzi da tutti quanti i costruttori per mettere a disposizione del pubblico delle biciclette a motore di un prezzo variante fra i 1000 e i 2000 franchi, per estendere così l'adozione di questo mezzo di trasporto anche ai turisti delle classi meno abbienti.

L'esportazione francese di motocicli, che ha raggiunto un massimo nel 1929, è progressivamente diminuita a partire da detto anno, come mostra la tabella seguente:

	1929	1930	1931	1931 (8 mesi)	1932 (8 mesi)
Esportazione tot. migl. frs.	25.330	21.213	13.041	10.448	4.080
Esportazione tot. unità	6.999	5.702	3.662	2.863	1.324

Un andamento analogo ha avuto l'importazione, come risulta dai seguenti dati:

	1929	1930	1931	1931 (8 mesi)	1932 (8 mesi)
Importazione tot. migl. frs.	13.446	11.965	5.408	4.611	3.452
Importazione tot. unità	3.282	3.192	1.368	1.158	929

Il principale fornitore del mercato francese è il Belgio, le cui vendite sono però sensibilmente diminuite, in relazione alla contrazione dell'esportazione totale francese. Le vendite dell'Inghilterra si sono invece mantenute pressochè costanti, quelle della Svizzera piuttosto limitate, riguardano in generale delle motociclette di lusso, destinate ad una clientela ristretta.

col

Voigtländer

„Brillant"

non si fotografa alla cieca

perchè nel grande mirino a specchio si segue l'immagine sino all'istante dello scatto e nella grandezza naturale della fotografia.

---

12 fotografie 6x6

su normale pellicola 6x9 da 8 pose

nessuna difficoltà di messa a fuoco

ma tre posizioni fisse

ritratti · gruppi · paesaggi

Col celebre anastigmatico Voigtar 1:7,7 .	Lire 138 —
Col celebre anastigmatico Voigtar 1:6,3 otturatore Embezet (posa, $^1/_2$ posa - $^1/_{25}$ - $^1/_{50}$ - $^1/_{100}$ di secondo)	Lire 210 —
Col celebre anastigmatico Skopar 1:4,5 otturatore Compur fino a $^1/_{300}$ di secondo . . .	Lire 405 —
Borsa in cuoio zegrinato sempre pronta . .	Lire 27 —
Pellicola Vogtländer 6x9, otto pose . .	Lire 6,50

Con un apparecchio Voigtländer ed una pellicola Voigtländer ad alta sensibilità (23° Sch.) il successo non vi mancherà mai in ogni tempo, in ogni luogo.

Chiedere il listino riccamente illustrato al vostro fornitore abituale, od al Rappresentante Generale per l'Italia

CARLO RONZONI - MILANO - VIA CAPPUCCIO N. 16 = TELEFONO 85-721 =

TURISMO

I servizi sussidiari delle ferrovie: le agenzie viaggiatori e le agenzie a domicilio.

Con lo sviluppo delle ferrovie i servizi sussidiari ed accessori sono andati a mano a mano aumentando. Trattasi di servizi di carattere complementare, che integrano il vero e proprio servizio ferroviario. Ordinariamente queste agenzie sono date in appalto, ma di fronte al pubblico funzionano in rappresentanza dell'amministrazione ferroviaria, sotto la cui sorveglianza e dipendenza agiscono, costituendo per la ferrovia stessa, oltrechè degli ottimi ausiliari, un mezzo di pubblicità. D'altra parte, per conto loro e per iniziativa della ferrovia, le agenzie sono sempre andate migliorando, perfezionando ed ampliando i singoli servizi in modo da corrispondere sempre meglio alle esigenze del pubblico.

Le agenzie per la vendita dei biglietti ferroviari esistenti in Italia per le Ferrovie dello Stato sono 214, distribuite nelle principali città. Le città che ne contano un numero maggiore sono: Roma, Milano, Napoli, Firenze e Genova.

La maggior parte delle agenzie sono italiane, alcune estere, ma hanno egualmente la concessione da parte delle nostre ferrovie statali.

Esistono anche agenzie per la vendita dei biglietti italiani, un po' dappertutto: Alessandria d'Egitto, Atene, Berlino, Bruxelles, Bucarest, Budapest, Cairo, Cannes, Chicago, Costantinopoli, Lisbona, Londra, Lugano, Monaco di Baviera, New-York, Nizza, Parigi, Tunisi e Vienna.

Non meno importanti delle agenzie viaggiatori sono quelle per la presa e per il trasporto dei colli a domicilio: esse realizzano in tal modo il servizio da porta a porta. Ad esse è affidato il servizio dei «colli espressi» e in varie località anche il servizio di presa e consegna del bagaglio di cui abbiamo già parlato in altro numero della Rivista.

Sono circa 340 le agenzie, disseminate un po' per tutta Italia: molte ancora sono in corso di istituzione. Esse impiegano un contingente di più di 3000 persone; circa 2300 tra autocarri, rimorchi, carri a furgone e barche ed ancora circa 700 cavalli.

Servizio cumulativo tra le ferrovie e la Società di navigazione sul Lago di Garda.

In conseguenza della istituzione di un servizio automobilistico fra la stazione di Desenzano del Garda e lo scalo lacuale di Desenzano-Porto, tale percorso è stato compreso, con lieve aumento di prezzo, nel biglietto cumulativo tra le FF. SS. e la Compagnia di Navigazione.

Indubbiamente l'istituzione del servizio automobilistico costituisce una comodità per i viaggiatori.

Facilitazioni ai Soci del T. C. I. in visita al Lago di Garda.

La «Soc. An. di Navigazione sul Lago di Garda» in Desenzano del Garda (Brescia), concede una *riduzione del 30 %* sul prezzo dei biglietti ordinari di viaggio ai Soci del T. C. I. che portano con sè o la bicicletta, o la motocicletta, o l'automobile, verso presentazione della tessera sociale in regola coi pagamenti.

Una Crociera in Tunisia e Tripolitania.

La Camera di Commercio e Industria Italo-Africana, con sede in Genova, Vico Fieno N. 9, si è fatta promotrice di una grande Crociera in Tunisia e Tripolitania, che si svolgerà dall'8 al 22 novembre p. v.

Il Ministero delle Colonie ha già concesso l'esenzione del passaporto per i partecipanti, ed il Ministero delle Comunicazioni ha concesso la riduzione del 50 % sulle tariffe normali per il viaggio dal luogo di residenza a Genova e per il viaggio da Siracusa al luogo di residenza. Termine utile per il viaggio di andata dal 3 all'8 novembre; per quello di ritorno dal 20 al 25 novembre.

L'Ente Turistico Tripolitano ha poi ottenuta l'autorizzazione che i crocieristi possano portare armi da caccia, in quanto il programma della crociera contiene anche due giornate di caccia in Tripolitania. Dato che il viaggio ha carattere di propaganda, per far conoscere la Tunisia dove migliaia di Italiani vivono, e la nostra Colonia maggiore ai metropolitani, la quota di viaggio è stata tenuta ad un livello minimo.

Il programma particolareggiato ed altre informazioni si possono avere dirigendosi alla Camera predetta.

Stazioni idrominerali e turismo in Germania.

Per tesi di laurea un giovane tedesco, il Dott. Egon Koch, ha illustrato il significato delle stazioni tedesche con sorgenti salutifere calde o fredde nel quadro della economia nazionale. Da questo originale lavoro risulta che le 216 località aventi i caratteri richiesti dall'indagine ebbero, nel 1931, 872 mila villeggianti. Calcolando che ciascuno di essi abbia speso soltanto 180-200 marchi, si ottiene una somma oscillante fra i 157 e i 175 milioni di marchi, vale a dire rispettivamente 706 e 787 milioni di lire. Essa prova quale movimento economico può determinare in un paese una ben organizzata industria del forestiero. E questo riguarda l'ospite fisso che trascorra in un luogo tre o quattro settimane.

Ma anche il semplice turismo è un non trascurabile fattore economico. Basta por mente alle cifre che pubblica ora l'ufficio statistico di Baviera, una regione fra le più visitate della Germania così d'inverno che d'estate. Apprendiamo che dal 1° ottobre 1931 al 30 settembre 1932 si sono recati colà ben 3 milioni e 400 mila forestieri, di cui 250 mila stranieri. Il numero dei pernottamenti sul territorio bavarese è stato di 11 milioni 300 mila.

NAVIGAZIONE

Crociere per Rodi e facilitazioni per recarsi agli imbarchi.

Durante il corrente anno, Rodi sarà meta di circa una quarantina di crociere italiane ed estere. A cura dell'Ufficio Propaganda del Governatorato dell'Isola è stato pubblicato in questi giorni l'elenco di tutte le crociere che hanno già prestabilite le date di arrivo. Nel corrente mese sono segnalate due crociere dall'Italia e una dalla Francia.

A favore dei viaggiatori diretti a Rodi *nel corrente anno*, il Ministero delle Comunicazioni ha poi stabilito di concedere il rilascio di biglietti di andata e ritorno *a tariffa ridotta del 30 per cento da tutte le stazioni della Rete* per una stazione di porto di mare o aeroporto doganale, validi 60 giorni, verso presentazione del biglietto di andata e ritorno per Rodi, emesso da una delle Società sovvenzionate che esercìscono la relativa linea di navigazione. o di una dichiarazione delle Agenzie incaricate dalla Società Aero Espresso Italiana o dalla Società Aerea Mediterranea o dalla Società Transadriatica, attestante il pagamento del prezzo del viaggio aereo per Rodi.

E' ammesso il ritorno da una stazione di porto di mare o di aeroporto doganale diversa di quella di andata, purchè dichiarata all'atto dell'acquisto del biglietto.

I biglietti saranno tenuti validi per il viaggio di ritorno soltanto se provvisti del timbro della Agenzia di navigazione e di viaggi aerei di Rodi.

Facilitazioni ai Soci del T. C. I. su alcune linee adriatiche.

La Società di Navigazione « Istria-Trieste » (con Sede in Trieste, Via F. Venezian, 2) accorda uno sconto del 30 % sui biglietti di passaggio sui proprî piroscafi a gruppi di Soci del T. C. I., di almeno venti componenti. La concessione riuscirà certamente gradita a molti fra i nostri consoci, in quanto i piroscafi di detta Società, che esercisce le linee Trieste-Monfalcone, Trieste-Grado, Trieste-Pirano, Trieste-Umag, Trieste-Rovigno, Trieste-Zara e Trieste-Pola, permettono largamente il turismo marittimo lungo la costa istriana e le isole adriatiche fino a Zara.

I primi 20 milioni di lavoro per il grande bacino di carenaggio a Napoli.

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha approvato il primo lotto di lavori per il nuovo bacino di carenaggio, il cui ammontare ascende a 20 milioni.

In attuazione al progetto dell'Ing. Greco, del Genio marittimo, il bacino di carenaggio, previsto a doppia entrata, sarà ubicato alla testata del molo Cesario Console, in modo da permettere a tutti i transatlantici attualmente in linea l'ingresso in bacino sia dall'avamporto, sia dalla darsena della Marinella.

La lunghezza totale del bacino è di metri 321 la larghezza minima all'ingresso di metri 40 e il tratto d'acqua sulla soglia della porta è di metri 13. Il bacino è divisibile in due tratti: uno lungo metri 200, l'altro metri 121, per potervi carenare contemporaneamente due navi, una delle quali può avere la lunghezza dei transatlantici tipo *Conte Grande* o *Saturnia*.

Il movimento commerciale marittimo della Colonia Eritrea.

Nel quinquennio 1927-1931 il movimento commerciale marittimo complessivo della Colonia è stato, in valore, il seguente:

Anno 1927 – L. 309.070.964; 1928 – L. 327.484.855; 1929 – L. 311.797.734; 1930 – L. 279.721.517; 1931 – L. 286.455.589. Come nota *Il Popolo d'Italia*, l'incremento è stato assai rilevante nell'ultimo decennio e solo la generale crisi economica e dei traffici ha potuto arrestarlo e determinare un regresso, dovuto anche al deprezzamento dei prodotti e delle merci in genere. Le principali importazioni verificatesi durante l'anno scorso appartengono alle seguenti categorie: animali, generi alimentari e tabacchi, totale L. 80.549.400; materie tessili e loro prodotti: L. 63.510.480; minerali, metalli, prodotti delle industrie metallurgiche e meccaniche, strumenti e veicoli: L. 11.214.600; generi diversi: L. 15.702.460; prodotti chimici, medicinali, resine, materie tintorie e concianti: L. 8.035.120; pietre, laterizi, ceramiche, vetrerie, terre non minerali: L. 5.845.400.

Nelle esportazioni figurano principalmente: i generi alimentari e gli animali vivi, per L. 44.094.610; i materiali per le industrie gregge e semi-lavorate, per L. 20.524.200. Notevole è l'importanza della esportazione di pelli secche, bovine, ovine, caprine: dopo il caffè esse rappresentano la massima esportazione della Colonia. Il caffè (abissino e dello Jemen) ha segnato un cospicuo aumento d'esportazione, passando da un importo di L. 25.350.000 nel 1930 a L. 31.756.000 nel 1931. Anche i semi della « palma dum » (della quale abbiamo a suo tempo illustrato l'importanza) hanno accresciuto la loro esportazione passando da L. 3 470.000 a L. 4.925.000. Anche l'esportazione della frutta fresca e degli ortaggi e della carne conservata in scatole ha subìto un aumento degno di rilievo. Il commercio della madreperla, delle perle e delle conchiglie, caratteristici della Colonia, presenta ottime possibilità di avvenire ed ha aggiunto un valore totale di oltre 4 milioni e mezzo.

Nuovo piroscafo svedese con cassa di rollio.

The Scandinavian Shipping Gazette del 19 ottobre scorso riferisce che è stata varata a Gotemburgo la motonave « Ancora » di 8300 tonn., destinata al traffico merci nell'Oceano Pacifico. La nave è munita di due casse di rollio, sistemate sullo « shelter deck » sotto il ponte di comando.

I sommergibili delle varie Potenze marittime.

Il Primo Lord dell'Ammiragliato inglese, rispondendo per iscritto ad una interpellanza, ha comunicato i seguenti particolari sul numero dei sommergibili esistenti nelle varie Marine da Guerra.

	costruiti	in costruzione
Inghilterra	53	5
Francia	80	29
Italia	46	29
Stati Uniti	82	2
Giappone	60	4

Il traffico fluviale sul Danubio.

Come è noto, esiste una Commissione Europea del Danubio la quale provvede ad assicurare la navigabilità del fiume ed alla quale ogni nave versa un diritto in franchi-oro. Secondo le statistiche di detta Commissione riportate da *Il Monitore Tecnico*, il movimento, espresso in tonnellaggio, del naviglio, durante gli ultimi anni, trascurando i dati minori, è stato il seguente:

Bandiera	1925	1930	1931
Greca	367.089	466.057	526.092
Italiana	191.221	434.255	285.038
Inglese	268.058	369.351	164.315
Rumena	117.748	125.875	102.557
Jugoslava	11.381	70.588	78.570
Norvegese	11.772	97.189	62.670
Tedesca	122.510	86.496	49.350
Egiziana	71.077	57.575	45.873
Olandese	59.403	105.841	25.646
Ungherese	32.725	11.262	42.256
Francese	63.163	67.344	37.717
Svedese	29.627	22.702	38.641
Danese	28.717	31.409	24.678
Spagnuola	—	2.300	32.570
Turca	11.373	20.137	3.516

Lo sforzo dovuto sostenere dalla bandiera italiana durante il 1931 — osserva *Il Monitore Tecnico* — fu particolarmente notevole, tenute presenti e l'insufficienza dei noli praticati nel settore del Danubio, che consigliavano di concentrare la propria attività su settori con noli più remunerativi, e la fortissima concorrenza della marina greca, che da anni lavora a monopolizzare l'organizzazione commerciale in molti porti danubiani.

La bandiera italiana nel 1931 ha pagato quasi 600 mila franchi-oro alla Commissione, ripartiti su 107 navi.

Una nave oceanografica francese.

Il Ministero della Marina Mercantile ha ordinato una nave destinata alle ricerche oceanografiche dell'Ufficio Scientifico della Pesca.

Ecco alcune delle caratteristiche principali di questa nuova unità: lunghezza fra le perpendicolari m. 50,60; larghezza massima m. 8,90; dislocamento in carico 1240 tonn.; apparato motore, Diesel a 6 cilindri, di 800 HP. La nave sarà provvista di due gruppi di macchine frigorifere, destinati l'uno al refrigeramento di 5 locali, l'altro ad alimentare l'apparecchio speciale di congelazione dei prodotti della pesca.

Nuovi limiti delle acque territoriali polacche.

Il Governo polacco ha pubblicato un decreto che regola i limiti delle acque territoriali. In base a tale decreto la Polonia fa distinzione fra un limite delle acque territoriali (3 miglia) ed un limite di 6 miglia, entro il quale lo Stato polacco si riserva tutti i diritti derivanti dalle esigenze della difesa nazionale e dei servizi doganali.

Il decreto dichiara inoltre che il « Putziger Wieg » deve considerarsi d'ora innanzi un bacino interno polacco.

Il confine a mare è segnato da una linea lunga oltre 10 miglia, che unisce l'estremità della penisola di Hela con un punto sulla costa tra Gdynia ed Adlershof.

L'età di alcune flotte commerciali.

Secondo i dati del « Lloyds Register », la Norvegia possiede la più moderna flotta commerciale del mondo: del suo intero tonnellaggio, infatti, il 32,4 % ha un'età inferiore ai 5 anni. Segue a distanza l'Olanda col 23,3 %, viene poi la Danimarca col 21,1 %, l'Inghilterra col 20,1 %, la Svezia col 17,9 %, la Germania col 16,2 %, la Francia col 15,3 %, il Giappone col 13,4 % ed infine gli Stati Uniti con solo il 6,6 % di navi mercantili aventi un'età inferiore ai 5 anni. Sorprendente è la piccola percentuale di navi moderne posseduta dagli Stati Uniti, a malgrado di una politica statale intesa a conseguire il rinnovamento della flotta commerciale, agevolando, con sovvenzioni e provvedimenti di carattere fiscale, le iniziative private in materia. (E' infatti noto che gli Stati Uniti, nell'immediato dopoguerra, costruirono una flotta assai numerosa, ma poco soddisfacente dal lato tecnico, tanto che essa risulta oggi per una buona parte inutilizzabile).

Decentramento del « Norddeutscher Lloyd ».

Come conseguenza del programma di riforme del « Norddeutscher Lloyd », le piccole Società di Navigazione che questo aveva assorbite durante la sua espansione, torneranno indipendenti. Per ora questo decentramento si riferisce solamente alle linee di cabotaggio europee. Anche la Zocietà « Neptun » tornerà ad essere indipendente, mentre le linee di cabotaggio europee delle Società « Roland », « Argo », « Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschafft » e « Seefahrt » verranno raggruppate in una nuova Società che prenderà il nome di « Argo ».

Un nuovo porto oceanico negli Stati Uniti.

E' entrato recentemente in funzione il nuovo porto di Trenton, sulla costa orientale degli Stati Uniti, all'incirca a mezza via fra Nuova York e Filadelfia. Tale porto permette l'entrata dei piroscafi anche di forte pescaggio, ed è dotato di ogni più moderna attrezzatura per il carico e lo scarico delle navi. Esso presenta quindi una notevole importanza, non soltanto per il traffico marittimo costiero americano, ma anche per quello transoceanico.

NOSTALGIA DI TERRE LONTANE
EXOTIS
SAUZE
FRÈRES
PARIS
Nulla guida il sogno verso terre lontane e paesi sconosciuti come un profumo strano ed esotico!
L'antica casa SAUZÉ FRÈRES ispirandosi alla grande esposizione Coloniale del 1931 ha creato colla sua nuova serie EXOTIS: ACQUA DI COLONIA, CIPRIA, ecc. i prodotti più perfetti dell'arte e della tecnica moderna, al tempo stesso un profumo suggestivo fatto con essenze orientali e fin qui sconosciute.
La serie dei prodotti EXOTIS, che ha gli stessi pregi di finezza, di bontà e di convenienza delle altre serie ben note ovunque: FLORODOR e CHYPRE, è la preferita da chi ama profumi tenaci e inconsueti.
Chiedere il regolamento del concorso FLORODOR che mette Lire 20.000 a disposizione di tutti i consumatori dei prodotti Sauzé Frères, presso i migliori profumieri.
EXOTIS
Enneci-Milano
di SAUZÉ FRÈRES - PARIS
PER L'ITALIA E COLONIE SIGISMONDO JONASSON & C. - PISA

FERROVIE

Riduzioni di viaggio, in corso o prossime.

PER ROMA: *Mostra della Rivoluzione Fascista*. — 70 per cento da tutte le stazioni del Regno (vedansi le istruzioni a pag. 15 del Notiziario di gennaio). *Rilascio dei biglietti di andata-ritorno* a tutto il 21 aprile.

Manifestazioni per l'Anno Santo. — In occasione dell'Anno Santo il Ministro delle Comunicazioni ha accordato a favore dei fedeli che accorrono a Roma nel periodo *dal 25 marzo 1933 al 2 aprile 1934* le seguenti riduzioni ferroviarie sulle FF. SS.: 50 per cento ai viaggiatori isolati; 70 per cento alle comitive composte di almeno 25 persone e per i treni speciali organizzati dal «Comitato Centrale per l'Anno Santo».

La validità dei biglietti ridotti di andata-ritorno è stabilita in 10 giorni per le distanze fino a 200 km. da Roma e 20 giorni per le distanze superiori. Per le provenienze dall'estero la validità è fissata in 30 giorni. Tale validità, può essere prorogata fino a raddoppiarne il termine verso pagamento del 2 % del prezzo per ogni giorno di proroga, con un minimo del 10 %.

Le stesse riduzioni saranno consentite entro i limiti di validità sopraindicati anche per coloro che, *dopo la sosta a Roma*, si rechino alle località ove si custodiscono alcune delle più insigni reliquie relative alla Redenzione, e cioè *Torino*, *Milano*, *Venezia*, *Firenze*, *Napoli* e *Bari*. Per le distanze superiori a 200 chilometri saranno ammesse due fermate intermedie nell'andata e due nel ritorno, oltre alla fermata per la visita alle particolari località sopraindicate.

Per le provenienze dall'estero, non vi sarà alcun limite sul numero delle fermate nè sulla durata di esse. A favore dei viaggiatori provenienti dall'estero sarà ammessa eccezionalmente da Ventimiglia, o Iselle, o Chiasso — per Roma — la deviazione per Torino. Sarà pure consentita la uscita dal Regno per un transito terrestre diverso da quello per il quale sono entrati.

PER MILANO: *XIV Fiera Campionaria* 12-27 aprile. — 50 per cento sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete Statale. – Mentre andiamo in macchina si stanno fissando i periodi relativi alle due misure della concessione.

PER GENOVA: *Manifestazioni del «Giugno Genovese»*. — 50 per cento sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete Statale. *Rilascio dei biglietti*, dal 1° giugno al 2 luglio. – Validità: 5 giorni, se emessi dalle stazioni della Liguria; 10 giorni, se emessi dalle altre stazioni della Rete.

PER TRIESTE: *Manifestazioni per il «Giugno Triestino»*. — 30 per cento sui biglietti di andata-ritorno da tutte le stazioni della Rete Statale nella seconda quindicina di maggio; 50 per cento per tutto il mese di giugno. – Modalità di rilascio e durata dei biglietti, da stabilirsi.

PER FIRENZE: *Manifestazioni per la «Primavera Fiorentina»*. — Da tutte le stazioni del Regno per Firenze: 50 per cento di riduzione dal 1° al 19 aprile; 70 per cento di riduzione dal 20 aprile al 21 maggio; 50 per cento di riduzione dal 21 maggio al 30 giugno. – Modalità da stabilirsi pel rilascio e durata dei biglietti.

PER NAPOLI: *Manifestazioni turistiche*. — Dal 20 aprile al 19 maggio incluso si avrà una riduzione del 30 per cento, che sarà portata al 50 per cento nel periodo dal 20 maggio al 24 giugno. La riduzione riprenderà poi dal 5 settembre e fino al 13 settembre, nella misura del 50 per cento e dal 14 settembre al 28 settembre nella misura del 30 per cento.

Daremo, non appena possibile, le modalità di rilascio dei biglietti e i dati di validità.

A seguito delle riduzioni ferroviarie concesse per Napoli, anche la Società *Tirrènia* ha disposto di consentire le seguenti riduzioni per biglietti di andata-ritorno per Napoli sulle sue navi; 30 per cento per il periodo dal 20 aprile al 24 giugno; 50 per cento dal 5 al 31 agosto (festa di Piedigrotta); 30 per cento dal 14 al 28 settembre. Tali riduzioni verranno applicate ai passeggeri che prenderanno imbarco nei seguenti scali: in Italia: *Genova*, *Livorno*, *Cagliari*, *Palermo*, *Trapani*, *Siracusa*, *Catania* e *Messina;* in Libia: *Tripoli* e *Bengasi;* all'estero: *Malta* e *Tunisi*. La validità del biglietto sarà stabilita in 15 giorni.

PER LA SICILIA: *Manifestazioni per la «Primavera Siciliana»*. — 50 per cento da tutte le stazioni del Regno (Vedansi le istruzioni a pag. 47 del Notiziario di febbraio). *Rilascio dei biglietti di andata-ritorno* a tutto il 30 giugno.

PER RODI: A favore dei viaggiatori diretti a Rodi *nel corrente anno*, il Ministero delle Comunicazioni ha stabilito di concedere il rilascio di biglietti di andata-ritorno *a tariffa ridotta del 30 per cento da tutte le stazioni della Rete* per una stazione di porto di mare o aeroporto doganale, validi 60 giorni, verso presentazione del biglietto di andata-ritorno per Rodi emesso da una delle Società sovvenzionate che eserciscono la relativa linea di navigazione o di una dichiarazione delle Agenzie incaricate dalla Società Aero Espresso Italiana o dalla Società Aerea Mediterranea o dalla Società Transadriatica, attestante il pagamento del prezzo del viaggio aereo per Rodi.

È ammesso il ritorno da una stazione di porto di mare o di aeroporto doganale diversa di quella di andata, purchè dichiarata all'atto dell'acquisto del biglietto.

I biglietti saranno tenuti validi per il viaggio di ritorno soltanto se provvisti del timbro dell'Agenzia di navigazione e di viaggi aerei di Rodi.

PER TRIPOLI: *Fiera Campionaria*. — Riduzione del 50 per cento, per l'andata e ritorno, delle Ferrovie dello Stato, della Compagnia di Navigazione *Tirrenia* (Flotte riunite Florio-Citra), della Società Anonima di Navigazione Aerea (S.A.N.A.) e della Società Anonima Nord-Africa di Navigazione Aerea, nel periodo 15 febbraio-31 maggio 1933.

I biglietti a riduzione delle FF. SS. (che avranno naturalmente per destinazione il porto o l'idroscalo scelto per l'imbarco. e viceversa per il ritorno), godranno della validità di giorni 15, se distribuiti dalle stazioni della Sicilia, e di giorni 30 se distribuiti da tutte le altre stazioni del Regno; su detti biglietti dovrà applicarsi in Tripolitania un apposito bollo delle FF. SS., del valore di L. 10, per attestare la validità del viaggio di ritorno.

I biglietti a riduzione della *Tirrènia*, che potranno essere accordati anche da Alessandria d'Egitto, Bengasi e Tunisi, avranno tutti indistintamente la validità di un mese.

Le sopradette validità dei biglietti a riduzione delle FF. SS. e della Compagnia di Navigazione *Tirrènia* potranno essere raddoppiate, mediante il pagamento suppletivo del 10 % sull'importo del viaggio di ritorno.

I biglietti a riduzione delle linee di navigazione aerea, avranno la validità di un mese senza diritto a proroghe. Le partenze con la S.A.N.A. potranno effettuarsi solo con la linea diretta per Tripoli, e cioè dagli idroscali di Ostia, Napoli e Siracusa. I viaggi di andata e ritorno con la linea aerea della Nord-Africa, potranno effettuarsi indifferentemente nei due sensi, con partenze cioè da Tripoli o da Bengasi.

Inoltre, le FF. SS., la *Tirrènia* e la S.A.N.A. accorderanno nel viaggio di ritorno la facoltà di seguire un itinerario diverso (includendo, per es., lo scalo di Malta) da quello scelto per l'andata, purchè ciò venga esplicitamente richiesto all'atto della emissione dei biglietti cumulativi a riduzione.

La concessione delle agevolazioni e dei ribassi marittimi ed aerei è subordinata alla presentazione di una speciale tessera-passaporto, appositamente istituita per l'occasione della Fiera di Tripoli, che varrà anche come documento di viaggio, in sostituzione del passaporto per l'estero o del lasciapassare speciale per le Colonie, e potrà ritirarsi in tutte le Agenzie della CIT.

Per i possessori di biglietti di abbonamento.

Com'è noto sulle nostre linee statali sono in circolazione alcuni tipi di treni denominati «rapidi», che presentando particolari caratteristiche di velocità, di comodità e di fermate intermedie, ridotte quest'ultime al minimo. A somiglianza di quel che si pratica anche sulle ferrovie estere per simili treni, il viaggiatore che utilizza i treni rapidi deve pagare un supplemento oltre il prezzo del biglietto ordinario di 1° e 2° classe.

Per favorire i possessori di abbonamenti, sono stati istituiti, di recente, speciali abbonamenti al supplemento per treni rapidi, con validità, a richiesta, da uno a dodici mesi.

Il prezzo di questo abbonamento corrisponde al 15 % dell'importo dell'abbonamento ordinario della medesima classe e per la percorrenza relativa a tutte le linee servite dai treni rapidi incluse nell'abbonamento posseduto dal viaggiatore. Se il viaggiatore intende di limitare l'abbonamento soltanto ad una o ad alcune delle linee suddette, la sua richiesta sarà egualmente accolta, computando in tal caso l'importo del 15 % in base al prezzo ordinario di abbonamento relativo alla percorrenza delle linee richieste.

Facilitazioni ai possessori di biglietti di viaggio circolare.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il decreto ministeriale del 25 ottobre scorso concernente facilitazioni di tariffe ai possessori di biglietti di viaggio circolare sulle Ferrovie dello Stato. Il decreto dispone che al possessore dei biglietti di viaggio circolare di cui all'art. 26 delle «Tariffe e condizioni per il trasporto delle persone sulle Ferrovie dello Stato», i quali hanno un itinerario di almeno 500 km., è data facoltà di effettuare viaggi di andata-ritorno (diramazioni) da una qualunque stazione intermedia dell'itinerario del biglietto ad altra situata fuori dell'itinerario stesso e distante non oltre 150 km. Il numero massimo delle suddette diramazioni è di cinque. Esse debbono essere in destinazione di località l'una sempre diversa dell'altra, e debbono essere effettuate senza fermate intermedie, nella stessa classe del biglietto di viaggio circolare, del quale, peraltro, non prolungano in alcun modo la validità.

Le diramazioni godono dei seguenti prezzi ridotti, a seconda del biglietto di viaggio circolare del quale si dipartono:

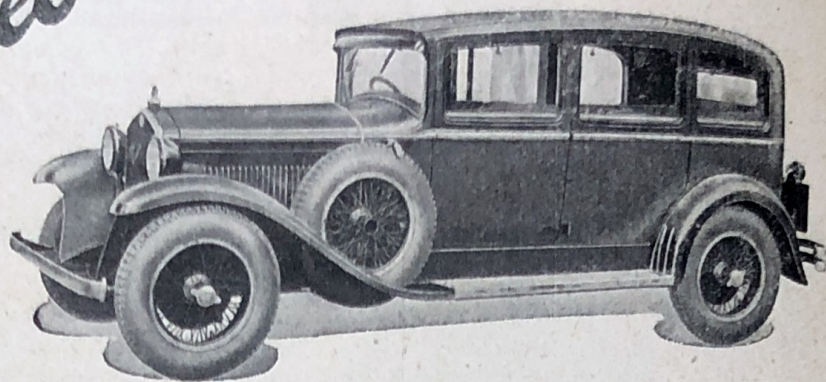
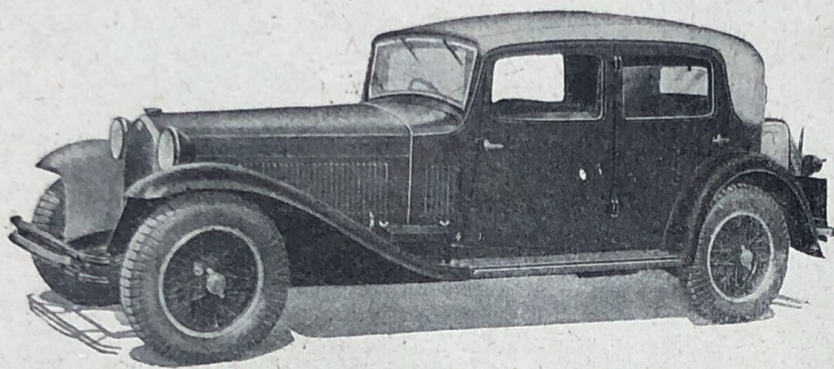
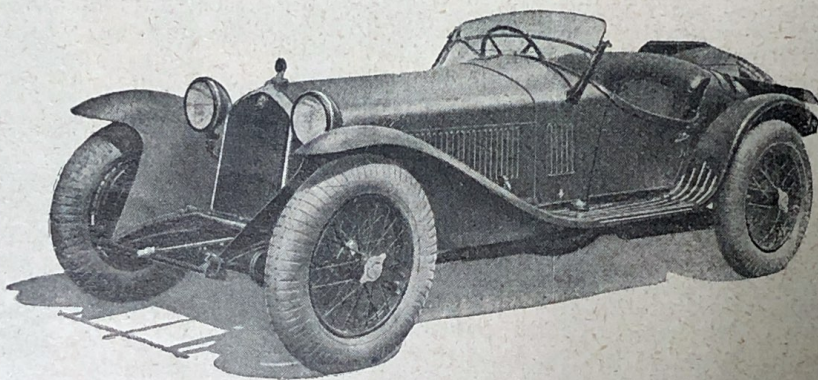
itinerario Ferrovie dello Stato del biglietto di viaggio circolare della lunghezza da 500 a 1000 km.: tariffa ridotta del 30 per cento per le prime due diramazioni, le quali debbono essere in destinazione di località distanti almeno 100 km.; metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale per le restanti diramazioni;

itinerario del biglietto di viaggio circolare della lunghezza da 1001 a 2000 km.: metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale per tutte le cinque diramazioni;

itinerario del biglietto di viaggio circolare della lunghezza di oltre 2000 km.: tariffa ridotta del 70 per cento per tutte le cinque diramazioni.

La Direzione generale delle Ferrovie dello Stato determinerà l'entrata in vigore delle suaccennate facilitazioni.

Biglietti di abbonamento sportivi sulla ferrovia del Bernina.

Sino al 30 aprile 1933 si venderanno a Milano ed alla stazioni da Tirano a Poschiavo dei biglietti sportivi invernali a tassa ridotta per Ospizio Bernina, Pontresina e St. Moritz con validità di 3 giorni. Durante il medesimo periodo si venderanno degli abbonamenti

GUIDA INTERNA 6-7 POSTI
CARROZZERIA " ALFA " 6 C. TURISMO

GUIDA INTERNA 4-5 POSTI
" 6 C. GRAN TURISMO COMPRESSORE "

SPYDER 2 POSTI TIPO MILLE MIGLIA
" 8 C. GRAN SPORT "

Soc. An. ALFA-ROMEO - MILANO

CAPITALE L. 100.000.000 INTERAMENTE VERSATO

DIREZIONE E OFFICINE DI COSTRUZIONE: VIA M. U. TRAIANO, 33

sportivi, i quali per la durata di 10 giorni hanno diritto ad un numero indeterminato di corse sui percorsi St. Moritz-Ospizio Bernina, oppure Poschiavo-Ospizio Bernina, ovvero Tirano-Ospizio Bernina. Il prezzo degli abbonamenti per i due primi percorsi importa fr. 22 e per il tratto Tirano-Ospizio Bernina fr. 33.

Il trasporto delle merci con le casse mobili sulle ferrovie italiane.

Una innovazione prossima, di notevole importanza, che sarà attuata sulle ferrovie italiane dello Stato riguarda il trasporto delle merci nelle casse mobili (*containers*). Riteniamo che ancorchè non si tratti di trasporti di viaggiatori, non si possa fare a meno di accennarne sulla nostra Rivista, perchè questo che possiamo chiamare « nuovo modo di trasporto » costituisce una specie di compromesso nel trasporto con ferrovia e con altri mezzi di trasporto.

Le casse mobili sono recipienti — aperti o chiusi — di solida costruzione e di capacità variante da m. cubi 2.5 a 15, che, essendo caricabili tanto sui vagoni ferroviari, quanto su veicoli da strade ordinarie o su natanti, consentono di portare le merci dal domicilio dello speditore a quello del destinatario col minimo di manipolazione e di trasbordi.

In tal modo si realizzano notevoli vantaggi. Si può spedire qualsiasi merce senza imballaggio o con imballaggi sommari, con risparmio sulle spese di trasporto, perchè la tassazione (come è stata stabilita dalle FF. SS.) viene a gravare generalmente sulla merce vera e propria e non sugli imballaggi e perchè si evitano le spese per la restituzione degli imballaggi vuoti. Vi sono poi: minori rischi di perdite ed avarie, maggior celerità di trasporto, eliminazione al minimo delle spese per il passaggio della merce dai veicoli privati al carro ferroviario e viceversa.

Il servizio delle casse mobili è già attuato con felici risultati su altre ferrovie, specialmente su quelle inglesi e sulle germaniche.

I precedenti della via del Gottardo.

Dalle varie pubblicazioni comparse in occasione del cinquantenario della ferrovia del Gottardo, che è stato celebrato a fine maggio dello scorso anno, rileviamo alcune notizie interessanti su questa, che è sempre stata una importante via di comunicazione tra l'Italia e i paesi nordici, anche molto prima che esistesse la ferrovia.

Le più antiche notizie rimontano alla fine del secolo XII, quando il vescovo di Milano fece consacrare un ospizio sul valico per albergare e soccorrere i viaggiatori di passaggio. Nel secolo XIII fu aperta una strada mulattiera,

che fu poi tanto frequentata, che nel secolo successivo vi passavano già circa 16.000 persone e 9000 bestie da soma all'anno. I mulattieri si costituirono bentosto in corporazione: essi avevano l'obbligo di curare la manutenzione del sentiero, ma godevano di una specie di monopolio per il trasporto delle merci tra Altdorf e Bellinzona. Il trasporto aveva raggiunto una velocità di... 4 chilometri all'ora, e ciascuna bestia da soma trasportava in media 100 kg. di merce. Questo sistema di comunicazioni funzionò fino a tutto il secolo XVIII.

Al principio del secolo XIX, essendo state aperte le vie del Sempione, del Gran S. Bernardo e dello Spluga, i Cantoni svizzeri direttamente interessati al passaggio del Gottardo si unirono, con l'aiuto di altri interessati indirettamente, e costruirono la strada carrozzabile. Questa nuova strada migliorò moltissimo le comunicazioni, fra altro il servizio postale, che in forma limitata e solo per alcuni giorni della settimana già esisteva fra alcune principali città svizzere e Milano. Le vetture postali riuscirono a trasportare un carico di 2 tonnellate, a una velocità media di 9 km. all'ora, e intanto il traffico finì per sorpassare quello degli altri valichi tra l'Italia e la Svizzera. Il numero dei viaggiatori e il peso delle merci trasportate annualmente dal servizio postale raggiunse fino a 70.000 persone e 4000 tonnellate.

Nel 1869 fu segnata a Berna la convenzione tra la Svizzera, la Germania e l'Italia per la costruzione della ferrovia: più di metà della spesa, ricordiamolo, fu sostenuta dalla sola Italia.

I treni popolari all'estero.

Abbiamo già scritto diffusamente in questa rubrica intorno ai treni popolari organizzati in Italia. L'iniziativa, prettamente italiana, ha avuto imitazioni in altri paesi, ove anche senza raggiungere l'estensione e l'importanza dei nostri treni popolari, ha tuttavia incontrato egualmente favorevole accoglienza.

Le ferrovie che hanno maggiormente seguito l'esempio italiano sono le ungheresi. I treni vi furono organizzati presso a poco con le stesse norme e gli stessi criteri applicati dall'Amministrazione ferroviaria italiana, alla quale erano state chieste preventivamente informazioni. E' stata accordata la riduzione del 75 % sulla tariffa ordinaria. A questi treni fu dato il nome di « treni rapidi-centesimi », per dinotare il forte vantaggio di prezzo che essi offrivano. Essi sono stati messi in circolazione le domeniche e i giorni festivi dal 27 marzo al 4 dicembre 1932, escludendo alcuni periodo intermedi di forte traffico ordinario. Vennero così organizzati 203 treni e trasportati circa 222.000 viaggiatori. La frequentazione media di ciascun treno ha superato i 1000 viaggiatori.

In relazione ai soddisfacenti risultati, furono poi organizzati anche dei treni di scambio con i paesi limitrofi: in totale 33 treni con 18.000 viaggiatori. Per questi treni internazionali venne concessa la riduzione del 60 %.

Le ferrovie francesi, — più precisamente la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée — hanno organizzato nell'anno 1931, nei giorni festivi, 27 treni a carattere popolare, con riduzione dal 60 % al 75 % in occasione dell'Esposizione Coloniale, trasportando 25.000 viaggiatori. Nel 1932 l'esperienza è stata continuata e treni speciali sono stati istituiti in occasione di determinate manifestazioni o in partenza da certe città per centri turistici importanti. Si studia attualmente la possibilità di dare maggior sviluppo ai treni speciali in destinazione dell'estero o viceversa e qualcuno di questi treni è già stato effettuato con l'Italia.

Le ferrovie belghe hanno da qualche tempo l'abitudine di organizzare, nei giorni festivi, i cosiddetti « treni di piacere » a tariffa molto ridotta. Hanno poi organizzato « treni sorpresa », la cui destinazione è sconosciuta al viaggiatore e i « treni passeggiata » che conducono i viaggiatori attraverso le località più pittoresche del paese. Una innovazione allo studio è di istituire dei microfoni nell'interno delle vetture, che permettano d'informare i viaggiatori su tutte le curiosità che incontrano in corso di viaggio.

In Inghilterra — il paese caratteristico dei viaggi per le comitive — anche qualche cosa è stata fatta per i treni popolari, ma il fatto che colà questi treni sono organizzati con accordi e a rischio di Agenzie o di Società di escursionisti e non a carico e rischio della ferrovia, fa differire molto quei treni dai « popolari » italiani. La riduzione che in genere si accorda, è del 60 %.

Da quanto abbiamo esposto, si rileva che nessuno dei paesi sopra indicati ha dato tanta estensione ai treni popolari come l'Italia e così possiamo affermare in modo generico anche per le altre Amministrazioni ferroviarie europee e per quelle americane. Un buon esempio del nostro sistema è però dato — come si è visto — dall'Ungheria.

L'estensione del servizio delle automotrici ferroviarie in Francia.

La « Compagnie du Midi » si propone di effettuare totalmente mediante automotrici il servizio di trasporto dei viaggiatori e delle merci a grande velocità su un intero gruppo delle sue linee ferroviarie.

Essa ha proposto recentemente al Ministero dei Lavori Pubblici un programma particolareggiato di esercizio, riferito a tre linee aventi una lunghezza totale di 256 chilometri. Queste autovetture sono mosse da motori Diesel; sono munite di vetri di sicurezza al-

zabili e abbassabili mediante una manovella; sono provviste di illuminazione elettrica e di riscaldamento, ottenuto a mezzo dell'acqua di raffreddamento del motore.

Ogni vettura avrà 35 posti a sedere, panchine imbottite ed un largo spazio destinato ai bagagli. Il profilo delle vetture è stato specialmente studiato allo scopo di diminuire la resistenza dell'aria, di modo che esse potranno raggiungere e sorpassare in piano la velocità oraria di 90 chilometri, con un motore della forza di soli 90 cavalli. Dal punto di vista economico è interessante il fatto che il prezzo di costo chilometrico di questo esercizio è inferiore alla metà del prezzo chilometrico di un treno a vapore. Inoltre il nuovo sistema, assicurando una grande facilità e frequenza di trasporto a notevoli distanze, rappresenterà un sensibile progresso nei riguardi delle popolazioni poste in zone meno favorite dal punto di vista delle comunicazioni ferroviarie. La «Compagnie du Midi» conta di poter conseguire con questo nuovo sistema un'economia di esercizio del 50 %.

Vetture-bar sui treni francesi.

Le Ferrovie del Nord francesi, d'accordo con la Compagnia internazionale dei vagoni letto, ha istituito su certi treni espressi per i porti della Manica, nonchè su altri percorsi, dei vagoni-bar dove i viaggiatori di tutte le classi possono prendere i loro pasti a prezzi molto economici.

E' probabile che il servizio si estenda anche altrove.

Accordo tra Compagnie ferroviarie inglesi per porre fine alla concorrenza reciproca.

E' tradizionale il sistema e l'abitudine di lotta tra le Ferrovie inglesi per accaparrarsi i traffici. La cosa è intanto più possibile in quanto vi sono molte relazioni fra la stesse località che sono servite da più ferrovie. Una volta la lotta era anche più intensa d'ora, sia per la mancanza di un efficace controllo governativo, sia per la maggiore quantità di compagnie ferroviarie. Oggi le linee dell'Inghilterra sono raggruppate in quattro grandi reti, esercite ciascuna da una società. Ciascuna di queste reti si riferisce ad una determinata porzione di territorio. Ciò non esclude però che alcune delle linee si intersechino e che ai margini delle reti stesse corrano linee, sarei per dire quasi parallele, di società diverse, che servono gli stessi centri.

Quest'ultimo caso si verifica specialmente tra la London Midland & Scottisch Rail e la London & North Eastern Rail: a citare due esempi dei più comuni per le relazioni tra Manchester e Londra, tra Edimburgo e Londra. Le comunicazioni sia con l'una, sia con l'altra società sono egualmente rapide e co-

mode, dimodochè i viaggiatori non avrebbero ragione di preferire — sotto questo riguardo — le relazioni con l'una, piuttosto che le relazioni con l'altra ferrovia.

Un tempo la concorrenza era veramente spietata: le due Compagnie lottavano ribassando i prezzi. Ne derivarono conseguenze economicamente rovinose, sia per l'una sia per l'altra, tanto che esse finirono per addivenire ad un accordo nel senso di fare gli stessi prezzi.

Ma un accordo ben più radicale è quello cui esse sono addivenute di recente. Esse hanno unito per mettere in comune i loro traffici per le linee in concorrenza, o per meglio dire per le relazioni in concorrenza.

Per il trasporto dei viaggiatori il *mettere in comune* va inteso nel senso assoluto, in quanto le due Compagnie non solo mettono in comune i guadagni, ma consentono senz'altro che, una volta che un viaggiatore abbia acquistato un biglietto presso una delle Compagnie, possa poi a suo gradimento e a seconda che le circostanze potranno consigliarlo, servirsi delle linee dell'altra: analogamente, se il viaggiatore è munito di un biglietto di andata-ritorno, potrà per l'andata servirsi delle linee dell'una e pel ritorno delle linee dell'altra Compagnia.

Necessità di risparmiare spese, di non abbondare nei servizi limitandoli a quelli necessari, di non esagerare anche con una concorrenza in materia di comodità, hanno indotto le due Amministrazioni a mettersi d'accordo anche per costituire una specie di fronte unico onde meglio resistere alla crisi economica ed all'aumento della concorrenza automobilistica.

«L'Amburghese volante», il treno più rapido del mondo.

Ecco un treno che supera il percorso Berlino-Amburgo (287 chilometri) in appena 2 ore e 18 minuti, senza fermate intermedie, a una media oraria di 125 chilometri, toccando su alcuni tratti il massimo di 160. Ciò fa di esso il treno attualmente più celere del mondo. Si compone di due carrozze ed è azionato da due motori Diesel da 410 cavalli, la cui energia è trasmessa alle ruote per mezzo di generatori elettrici.

E' lungo 42 metri e pesa — vuoto — 74 tonnellate, il minimo peso compatibile con la massima stabilità. La sua forma è stata studiata in modo da offrire la minore resistenza all'aria; è una forma, detta aerodinamica, nella quale le estremità sono arrotondate e il soffitto s'abbassa in corrispondenza delle due piattaforme, seguendo una linea curva.

Elegantissimo e pratico è l'arredamento delle vetture, che possono contenere fino a 102 viaggiatori di seconda classe. Dinanzi a ciascun posto sta un piccolo tavolino pieghevole

sul quale vengono servite a richiesta, come in una carozza ristoratore, bevande calde o fredde e piatti da buffet.

I viaggi di prova sono riusciti in modo mirabile. Da notare che il prezzo dei biglietti è identico a quello dei treni ordinari, cioè 23 marchi. Il treno farà, a partire dal prossimo maggio, servizio regolare fra le due maggiori città del Reich.

Intanto si sta cercando il nome definitivo di esso. Amburgo lo vorrebbe chiamare « l'Amburghese volante »; Berlino « Il bolide berlinese ». Altri infine in omaggio al costruttore Ing. Fuchs (che significa volpe) sarebbero per una... volpe fulminea.

Motrice Austro-Daimler su rotaie.

La nuova motrice AD rapida per servizio su binari a scartamento normale possiede un motore a 6 cilindri da 80 HP, pesa in servizio 6200 kg. ed è capace di 30 posti a sedere. Le motrici si possono combinare per formare brevi convogli. In tal caso, contano allora 60 o rispettivamente 92 posti a sedere. La velocità massima sta fra i 100 ed i 120 km. Le ruote hanno una costruzione speciale che accoppia i vantaggi del pneumatico a quelli della rotaia.

Locomotive a propulsione meccanica ed elettrica combinate.

Sono in uso da tempo su alcune linee ferroviarie europee delle locomotive nelle quali la propul ione viene ottenuta mediante un motore elettrico azionato da una dinamo, mossa a sua volta da un motore Diesel, installato sul telaio stesso della locomotiva.

Gli Stati Uniti hanno in esercizio da più anni, con ottimi risultati, delle locomotive nelle quali l'azione della dinamo è compiuta invece da un motore a scoppio. Su tali linee sono stati predisposti gli opportuni servizi di rifornimento della benzina, di olio, ecc., analogamente ai servizi di rifornimento esistenti sulle linee percorse da locomotive a vapore.

Fusione di grandi reti ferroviarie nell'America del Nord.

Una tendenza affermatasi attraverso gli anni è quella della fusione delle ferrovie, per tutto un complesso di esigenze di esercizio e per il desiderio di risparmiare nelle spese. Adesso viene preannunciato che alla Commissione interstatale del Commercio degli Stati Uniti, è stato presentato un piano di fusione da parte di quattro grandi Compagnie ferroviarie dell'Est. Attuandosi questo piano, le Compagnie verrebbero ad assorbire ugualmente le linee che esse controllano già in gran parte.

I materiali occorrenti per elettrificare la New York-Washington.

La elettrificazione completa del tronco ferroviario fra New York e Washington, della Pennsylvania Railroad Company, attualmente in corso di esecuzione, richiederà in complesso l'impiego di circa 62.000 tonn. di acciaio, di 18.000 tonn. di rame, 120 grandi trasformatori e 100 piccoli, 530 interuttori automatici, 176 nuovi locomotori e la modifica dei 36 locomotori esistenti. Il lavoro comprende inoltre la costruzione di 30 nuove sottostazioni e l'ampliamento delle 12 esistenti, la posa di circa 8000 pali in acciaio sopra fondazioni di calcestruzzo e il distendimento di circa 10.500 km. di filo, e ciò per elettrificare in tutto, come riferisce l'*Electrical World* del 18 giugno scorso, km. 1741 di binario ferroviario.

Una ferrovia metropolitana a Mosca.

Secondo il giornale *Izvestia*, il progetto per la costruzione di una ferrovia sotterranea nella città di Mosca è compiuto; la prima parte della rete metropolitana studiata si svolgerà a forma di croce, con il centro al punto d'incrocio della strada Tverskaia con l'Okhotny Riad: lungo la strada Miasnitzkaia vi saranno 11 stazioni della linea.

Gran parte del materiale fisso e mobile dovrà essere ordinato all'estero. Il progetto è stato studiato da un Comitato tecnico, con la partecipazione di specialisti stranieri.

SPORT

Sci.

l'attività sciatoria è stata nella passata gione assai intensa. Lo sci è senza discus- ne diventato uno sport di masse e se esso può dire l'unico sport di competizione al ale si dedicano i montanari e i valligiani, so è anche uno dei più praticati dai citta- ni, tanto da quelli delle grandi città, quanto quelli delle cittadine pedemontane. At- averso i G. U. F., prima, ed ora anche attra- verso i Balilla e gli Avanguardisti, e in parte che a mezzo dell'Opera Nazionale Dopo- voro, nonostante che le mete dei dopola- oristi non prevedevano l'attività agonistica, sci è entrato in ogni categoria di persone fra i gareggianti si ritrovano studenti e ope- ai, impiegati e pastori e anche liberi profes- onisti. Vi sono pochi esempi di altri sport quali abbiano potuto riunire così disparate ategorie di persone, e questo potrebbe rap- resentare un'altra benemerenza dello sci.

Ma le gare della ormai compiuta stagione offrono possibilità di alcune considerazioni dalle quali, se pur affiora la immensa vitalità della pratica agonistica dello sci nazionale, d'altra parte emerge la opportunità di una più razionale e coordinata opera di propaganda per la diffusione dei buoni sistemi di preparazione alle gare e della loro organizzazione e per la maggiore osservanza dei regolamenti tecnici e di una più rigorosa osservanza delle norme federali. Il forte numero di partecipanti alle gare è la constatazione più confortante e fa apparire assai lontano, più lontano di quello che non sia, il tempo in cui molte gare non riunivano più di una dozzina di partecipanti. Oggi, per tutto l'arco alpino e in Abruzzo, si è potuto constatare che ogni competizione ha radunato cinquanta e qualche volta fino a cento concorrenti alle gare di fondo, malgrado il diffondersi delle prove in discesa. In questa massa imponente che aumenta ad ogni stagione non è difficile trovare sciatori di buona classe in possesso di un discreto stile.

Non si può dire che altrettanto brillante sia la situazione per i saltatori. Ciò dipende dal fatto che le piste italiane permanenti di salto sono limitate di numero e per di più di notevole portata. Così che si è dovuto constatare che nella maggioranza i saltatori non sono in grado di scattare da un trampolino, ma si limitano ad un passaggio con lancio nel vuoto. Sono poi scarsissimi i buoni fondisti che abbiano discreta qualità di saltatori. Mentre queste due specialità sono per gli scan-

dinavi assolutamente indispensabili perchè un sciatore sia completo, da noi difficilmente si accoppiano in uno stesso individuo. A questa situazione si può porre rimedio con la costruzione di trampolini di media portata e soprattutto con l'organizzazione di un maggior numero di gare combinate. Tanto più che fino ad ora i programmi della maggior parte delle manifestazioni comprendevano moltissime, forse troppo, gare di fondo, parecchie gare di salto e quasi nessuna gara combinata di fondo e salto all'infuori dei campionati regionali e nazionali. In queste condizioni, come si può ottenere che i fondisti si dedichino anche al salto e che i saltatori siano qualcosa di meglio che dei semplici audaci?

Fino ad ora gli sciatori nazionali che si sono specializzati nelle gare di discesa sono pochi. Ma non passerà molto che anche questa specialità avrà le sue legioni di ferventi. Uno dei principali benefici che si debbono attendere dal diffondersi delle gare di discesa è quello del generale miglioramento dello stile, ma anche in questo campo sarebbe opportuno una più razionale impostazione dei programmi e una più accurata scelta dei tracciati. Disgraziatamente difettano nel campo delle gare di discesa i competenti ed è urgente formarne. E' passato parecchio tempo da quando si sono introdotte fra noi le corse in discesa e slalom e molto è stato fatto per virtù di improvvisazione, ma la improvvisazione non può essere una regola se può presentare il pericolo di gettare il discredito sulle corse in discesa prima ancora di riuscire ad apprezzarle compiutamente. Infatti non vi è nulla di meno serio di una gara di slalom mal tracciata su una neve non sufficientemente battuta, e d'altra parte, poche competizioni possono riuscire attraenti ed interessanti come uno slalom regolarmente organizzato.

Naturalmente le manchevolezze dei nostri sciatori si sono fatte specialmente sentire in quelle riunioni internazionali nelle quali il lotto dei concorrenti riuniva quanto di meglio il mondo sportivo presenta nelle varie specialità, e la riunione della F. I. S. ad Innsbruck, ad esempio, ci ha ammonito assai chiaramente che molto ancora dobbiamo progredire per disporre effettivamente di nuclei di sciatori di classe internazionale. Se i Campionati mondiali universitari a suo tempo ci dissero che nel campo goliardico l'Italia conserva, migliora e consolida il suo primato, nelle altre competizioni la realtà è ben diversa. Ci occorrono ancora parecchi anni per essere all'altezza di quei popoli che hanno una maggiore anzianità nell'uso del pattino da neve; ciò significa che noi non dobbiamo rassegnarci ad essere sempre degli allievi, perchè la nostra gioventù possiede attitudini e volontà per migliorare le proprie posizioni. I frequenti contatti con i maestri ci consentiranno di rendere sempre meno gravi le sconfitte, attraverso le quali si migliora con lo stile anche la disposizione agonistica, a tutto profitto delle conquiste immancabili.

Sintomi di progresso si sono ottenuti ai campionati italiani svoltisi a Cortina di Ampezzo, specialmente per il numero di partecipanti. De Zulian, appartenente alla Scuola Alpina della Regia Guardia di Finanza di Predazzo, fu nella prima delle quattro giornate dei campionati il vincitore della gara di fondo di 18 km., mentre nella gara di discesa maschile la palma spettava a Sisto Gillarduzzi dello Sci-Club-Cortina, alla testa di tanti altri sciatori cortinesi. La signora Isolina Crivelli, dello Sci-Club-Milano, riuscì a battere nella gara femminile di discesa la bolzanese Paola Wiesinger. Nella seconda giornata, specialmente dedicata al salto, si ebbe la classifica per la combinata e salto che vide proclamato campione italiano Severino Menardi della Scuola Alpina di Predazzo. Notevole, significativo è il fatto che al terzo posto, a ridosso di Ino Dallago, si è classificato Holzner, campione goliardico. Vitale Venzi, dello Sci-Club-Milano, trionfava nella gara assoluta di salto. Nella terza giornata si svolsero le gare di slalom maschile e femminile. Nella gara maschile la vittoria spettò a Renato Valle dello Sci-Club-Cortina, che fu classificato primo nelle combinate maschile di discesa e slalom; in quella femminile Paola Wiesinger, dello Sci-Club di Bolzano, fu la vittoriosa e classi-

Paola prima nella combinata femminile di discesa e slalom. Infine, nel quarto giorno, la gara di staffetta di 35 km. con quattro frazioni (delle quali la prima con andamento pianeggiante, la seconda con un tratto in discesa, la terza in tutta salita e la quarta completamente in discesa) è stata vinta dalla prima squadra della Scuola Alpina della R. Guardia di Finanza di Predazzo per soli 2'' sulla squadra della Valsassina.

Palla ovale.

Vi è un movimento assai sintomatico per la diffusione del giuoco della palla ovale, del rugby. All'estero questo sport ha grandissima voga. Esso nacque nella città di Rugby, nella contea inglese di Warwick Rugby, il giorno in cui un allievo di un collegio della città nel giocare il football, anzichè portare la palla con il piede, preferì lanciarla verso la porta con le mani. Così si diffuse il Football Rugby. In Inghilterra i due giuochi ottengono entrambi il maggior favore, mentre in Francia il rugby ha preso il sopravvento per quanto riguarda tecnica e classe di giocò. Negli Stati Uniti esso è in grandissima voga e in Australia non vi è giuoco più popolare. Da noi si cominciò a giuocare nel 1911; il tentativo allora non ebbe seguito e fu soltanto nel 1927, cioè sei anni fa, che alcuni appassionati che già avevano giocato prima della guerra, diedero impulso alla ripresa del rugby italiano, ma fu soltanto nello scorso anno che la Federazione Italiana Palla Ovale riunì le sparse energie e le iniziative non incoraggiate e meno seguite, e sotto gli auspici del C. O. N. I. cominciò a dare a questo bellissimo sport un indirizzo regolare, vigilando sui campionati che eran già alla loro quarta edizione, ma curando gli incontri internazionali, i quali solo hanno la possibilità di garantire l'ascesa di uno sport con gli utili e probativi confronti.

La partita giocatasi a Milano il 12 dello scorso febbraio fra la squadra dei quindici azzurri e il quindici nazionale di Cecoslovacchia si chiuse con la vittoria dell'Italia per 7 a 3. E ciò ha indubbiamente un valore, per quanto la squadra avversaria non sia fra le più reputate d'Europa. Non si poteva d'altronde pensare di cimentare la nostra rappresentativa contro le formidabili formazioni di Inghilterra e di Francia: ciò avrebbe messo in un cimento troppo arduo e sproporzionato i nostri giovani praticanti dello sport della palla ovale, che per qualche stagione ancora hanno bisogno di avversari meno famosi. Infatti la sproporzione fra i valori in campo si sarebbe risolto in una propaganda negativa. Se la passione che anima i dirigenti e i giocatori italiani sarà seguita e incoraggiata dal pubblico, più di quello che esso non ha fatto nel recente incontro internazionale, è indubbio

che il rugby italiano potrà fare grandi passi, perchè l'atleta nostro, possedendo capacità di assimilazione e doti naturali di agilità fisica e intellettuale da fargli bruciare le tappe, si sentirà spinto a migliorare tanto, da dare allo sport nazionale successi insperati oggi.

Il movimento per il giuoco di palla ovale è confortevolmente vasto fra noi. Vi sono oltre cinquanta società federate e tra poco mille saranno i tesserati e poichè la Federazione ha compiuto un intenso lavoro in profondità, così essa dispone in ogni regione di valenti collaboratori, suscitatori di energie e coordinatori di attività locali. Un allenatore federale ha recentemente creato un nucleo di giocatori in Sardegna e ora anche in Sicilia questo movimento si sta svolgendo. Oggi abbiamo in Italia una attività limitata a sette squadre partecipanti al massimo campionato e ad altre ventisei gareggianti nei tornei regionali per la Coppa Federale. Ma ben più vasta sarà senza dubbio l'attività nelle prossime annate nelle quali saranno chiamate a regolari competizioni quelle unità che per il momento sono costrette a sporadiche e occasionali partite.

Pugilato.

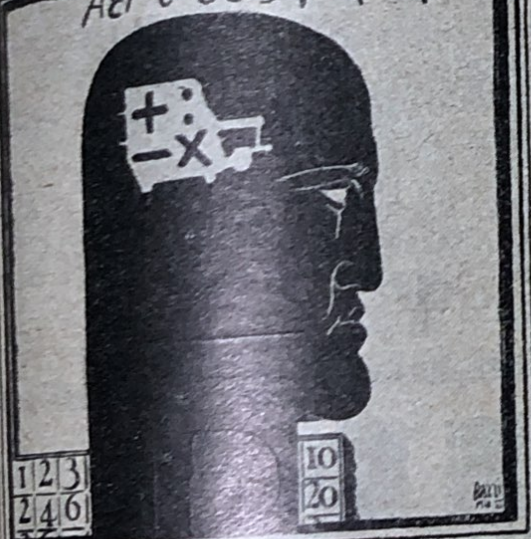
Anche coloro i quali poco si occupano di cose sportive e non amano le partite di pugilato, perchè pensano che questo sport di combattimento sia troppo brutale, si sono commossi nello scorso febbraio per il tragico epilogo dell'incontro fra il gigante italiano Carnera e il tedesco americano Ernie Schaaf. Non è la prima volta, e non sarà purtroppo l'ultima, che un combattimento di pugilato si chiude così dolorosamente. L'opinione pubblica si è commossa per la notorietà dei due campioni messi di fronte per aver titolo a combattere contro Sharkey per il campionato del mondo, e la sorte ha voluto che l'italiano dovesse diventare l'aspirante in così dolorose circostanze. Le autorità riconobbero che Carnera combattè con cavalleria e lealtà e che nessun appunto gli si poteva muovere e, con questo responso, molte coscienze si placarono. Naturalmente quel combattimento suscitò molte discussioni, ma i tecnici finirono con il concludere che non furono soltanto i pugni vigorosi di Carnera che contribuirono all'esito letale. Perchè un pugilatore non si possa riavere prontamente da un k o. bisogna che il suo organismo sia già in condizioni menomate per precedenti malattie o per preventivo indebolimento di qualche organo, indebolimento molte volte non avvertito e spesso non confessato dal pugile, timoroso di perdere una buona occasione. Così si spiegano certi epiloghi tragici anche fra combattenti delle categorie dei pesi minimi che non possono avere un pugno del peso di oltre 150 kg., come quelli dei massimi.

Naturalmente si è anche trattato della eventualità di impedire ai pugilatori di oltre 101 kg. di peso di incontrare uomini di 80 kg. e si è proposto che non possano incontrarsi pugilatori se, fra essi, vi sia un divario superiore ai 18 kg. Ma quando si rifletta che i pochi uomini che misero in difficoltà Carnera e cioè Maloney, Sharkey e Posena, i quali lo batterono ai punti, sono assai più leggeri di lui, si deve ammettere che i pugni di Carnera sono specialmente validi contro uomini che non posseggano la velocità e la mobilità dei forti campioni. Vi sono stati critici, non soltanto in Italia, i quali hanno persino negato che Carnera fosse un pugilatore di classe, perchè non vi è stato mai sui *ring* un colosso simile. E' fuor di dubbio che la statura di oltre due metri e un peso normale di 124 kg. non sono coefficienti da avvantaggiare un pugile, il quale deve, per essere veramente buono, possedere agilità e velocità che quasi mai si verificano in una mole e in una massa simili. Ma Carnera può ben essere l'eccezione, e che lo sia lo hanno dimostrato moltissimi combattimenti, fra i quali il più movimentato è stato indubbiamente quello combattuto il 12 ottobre del 1931 contro l'attuale campione del mondo Jack Sharkey. Alla quarta ripresa di quel *match* Carnera, scopertosi imprudentemente, fu colpito al mento e gettato al tappeto. Difficilmente un altro pugilatore si sarebbe alzato: invece egli riprese il combattimento e riuscì a rimettersi tanto da

brar ancora minaccioso. E per quanto
rkey, dopo l'episodio della quarta ripresa
asse di poter chiudere la partita prima del
ite, dovette limitarsi a vincere neppur netta-
nte ai punti. Ciò prova la classe del gigante.
Carnera dopo un anno da quel combatti-
nto ha ancora migliorato la sua boxe. Ha
enuto maggior pratica del mestiere, ha
nato la sua scuola, è diventato realmente
campione. Se il suo carattere timido, per
anto questa qualità possa sembrare para-
ssale in un pugile, non sarà stato troppo
pito dall'ultimo evento tragico e alla sua
nte non ritornerà sui combattimenti la
ra dell'avversario scomparso, tanto da
nderlo impacciato a prodigare tutta la sua
era, non è difficile presagire che Carnera
d aspirare con grandi speranze al titolo
ssimo. Ormai contro di lui non vi sono che
chissimi uomini e cioè Sharkey, Schmeling
Baer. Quest'ultimo dovrebbe essere da lui
uramente superato. Sharkey deve ormai
cusare l'età. L'uomo più pericoloso è indub-
iamente il tedesco Schmeling, al quale Car-
era non dovrebbe aver troppa furia di arri-
are. Schmeling ha un anno di più di Carnera
, per quanto egli limiti la sua attività ad uno
due incontri annuali, e quindi il suo fisico
non sia troppo provato, la sua parabola di-
scendente dovrebbe naturalmente iniziarsi
prima di quella dell'italiano.

Ma la possibilità per Carnera e di ogni altro pugile per arrivare al *match* di campionato mondiale è sempre subordinata al difficile gioco degli impresari americani, i quali sono sempre più preoccupati dell'esito finanziario che non dell'interesse sportivo e si curano di portar innanzi soltanto questi uomini che assicurano incassi che in Europa non si possono nemmeno sognare. Non sarà certamente più possibile neppur in America un introito come quello dell'incontro Dempsy-Tunney del 22 settembre 1927 a Chicago dove 155.000 spettatori a pagamento consentirono un incasso di 2.658.660 dollari, qualcosa come più di 50 milioni di lire; ma gli impresari americani non lasceranno nulla di intentato perchè l'affare della organizzazione del massimo campionato possa esser colossale. E tanto meglio per Carnera se sarà uno dei protagonisti dell'impresa per due versi assai vantaggiosa.

Automobilismo.

La stagione delle manifestazioni automobilistiche, la quale per una settimana vedrà lo svolgimento di quella tipica gara italiana che è la Mille Miglia che possiede fama e risonanza mondiali, si è inaugurata in febbraio a Pau con quel Gran Premio che si è corso sotto l'infuriar della neve. Per queste condizioni climatiche la gara fu in parte falsata. Contro l'esercito delle vetture Bugatti scese in campo

una sola Alfa Romeo di Etancelin che fra tutte era la più veloce, ma che in seguito ad un arresto potè classificarsi soltanto al terzo posto. La vittoria fu di Lehoux.

Ma in febbraio il fatto più saliente fu la meravigliosa prova di Malcolm Campbell che sulla spiaggia di Daytona migliorò di 30 km. il suo *record* della velocità assoluta che portò a km. 437 all'ora. Il campione inglese percorse la base del miglio misurato alla media di miglia 272,108 (km. 437,907) stabilendo anche il nuovo *record* del chilometro lanciato alla media di miglia 271,636 (km. 437,149). Il suo *record* precedente, stabilito nel 1932 sul miglio, era di miglia 253,968 (km. 408,750). La velocità massima del *Blue Bird* fu raggiunta sul tratto Nord-Sud che Campbell percorse alla media di miglia 273,556 (chilometri 440,237).

Questo è il quarto successo consecutivo di Malcolm Campbell. Nei precedenti tentativi l'inglese aveva sempre usato motori Napier, mentre in questa occasione sul Blue Bird era montato un Rolls Royce, tipo Coppa Schneider di aviazione.

A fine febbraio venne disputato il Gran Premio Invernale di Svezia su un circuito di 47 km. per buona parte snodantesi sulla superficie gelata del lago di Ramen e per il rimanente su strade coperte di neve. Per quanto nessun guidatore italiano fosse presente, la vittoria spettò all'industria italiana, perchè tanto il primo Wiedengreen, quanto il secondo Björnstadt pilotavano Alfa Romeo otto cilindri 2300 cmc. Il vincitore coprì i 376 km. alla media di 84,300.

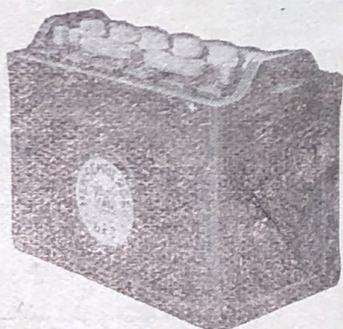
Calcio.

L'ultima domenica di febbraio nella quale si disputavano gli incontri della seconda giornata di ritorno del massimo campionato, ha servito a ridurre le distanze fra le squadre di testa della classifica, perchè le due squadre al comando, Juventus e Bologna, incapparono entrambe nel *match* pari (che divide i punti), rispettivamente sui campi di Padova e di Bari. Per ciò l'avvicinamento del Napoli e della Ambrosiana-Inter riaccendeva il maggior interesse per questa emozionante edizione del Campionato di Divisione Nazionale A. Ecco infatti la classifica al 4 marzo, vigilia della terza giornata: Juventus p. 29; Bologna p. 27; Napoli p. 26; Ambrosiana-Inter p. 25; Roma e Torino p. 24; Fiorentina p. 20; Genova, Padova e Milan p. 19; Pro Vercelli p. 17; Palermo e Triestina p. 16; Lazio p. 15; Alessandria p. 14; Bari p. 12; Casale p. 11; Pro Patria p. 9. – Divisione Nazionale B: Brescia p. 29; Livorno p. 27; Novara e Modena p. 23; Spezia p. 22; Vigevanesi p. 21; Cremonese p. 20; Verona p. 19; Sampierdarene e Comense p. 16; Serenissima e Messina p. 15; Atalanta p. 14; Legnano p. 13; Pistoiese p. 12; Cagliari p. 11; Grion p. 8.

Ippica.

Il Premio di Europa L. 100.000 m. 2500, la maggior competizione trottistica dell'ippodromo della S.I.R.E., si è corso a Milano il 26 febbraio, senza intervento di scuderie estere. Ma la competizione non perdette nulla dal lato spettacolare, perchè le scuderie Faccioli, Orsi-Mangelli e Riva avevano iscritte le loro recenti importazioni americane per competere ai quattro anni indigeni la forte allocazione. Il vantaggio di 60 metri concesso alla produzione italiana non fu sufficiente ad impedire l'affermazione delle femmine importate e la battaglia si restrinse ad un duello fra Jane Willet, guidata da Dieffenbacher e Calumet Combs, affidata a R. Ossani. Per la miglior attitudine alla distanza la vittoria toccò a Jane Villet della scuderia Faccioli. Al terzo posto finì un prodotto italiano, Loredana Worth, condotta dall'anziano ma sempre valido Cav. Barbetta.

Canottaggio.

Per la semplicità con cui è redatta la relazione del *raid* Pavia-Oxford compiuto da cinque studenti del G. U. F. di Pavia nella scorsa estate, la non comune impresa acquista importanza e provoca un senso di orgoglio per la superba prova di italianità. Il Dott. Aldo Gandellini, gli studenti del G. U. F. di Pavia, soci della Canottieri Colombo e allievi del Collegio Borromeo signori: Giuseppe Morisi, Domenico Cavallero, Giovanni Crovato e Lo-

Testone si proposero di portare agli
i di Oxford il saluto dei goliardi fa-
Prepararono con cura il loro viaggio,
dosi fra l'altro dell'Atlante del Touring
taliano, che a mezzo del suo ufficio in-
zioni potè mettere a contatto gli ani-
studenti con i Touring Club delle Nazioni
ssi si proponevano di attraversare.
una yole a quattro e timoniere del
di 160 kg. i goliardi partirono il 30 lu-
diretti a Locarno per Turbigo e Sesto
nde. La prima parte del viaggio si svolse
larmente, ma raggiunta Basilea in treno,
navigazione sul Reno non fu sempre age-
nè spedita, specialmente quando si trattò
passare dal Reno alla Mosa e di raggiungere
canale de la Campine che conduce ad An-
sa. Ma per la strettezza di questo canale
and fu dovuto allungare e, ridiscendendo
Mosa, ritornare al Reno e quindi al mare.
giunta Dordrecht e quindi Anversa fu
salita la Schelda fino a Gand e per i canali
arrivò prima a Ostenda, poscia a Dun-
erque e finalmente a Calais.

Per quanto nel programma non fosse pre-
vista la traversata della Manica, pure il fascino
di questa avventura convinse i cinque go-
liardi a tentarla e il 20 agosto la yole italiana
giungeva a Dower in quattro ore, battendo di un'ora e mezzo il tempo della sola yole che prima di quella data aveva traversato la Manica. Difficile, tormentata fu la navigazione lungo le coste del Kent e specialmente presso Ramsgate, ma, entrati in questo porto, le maggiori difficoltà erano terminate. Raggiunto a Gravesend il Tamigi, le tappe di Londra, Windsor, Reading e finalmente Oxford furono superate con facilità.

I cinque valorosi goliardi furono ripagati dalle loro fatiche e dai pericoli superati, dalla soddisfazione di aver fatto apprezzare da sei Nazioni il valore sportivo degli studenti universitari fascisti e di aver diffuso fra tutti gli italiani avvicinati nel *raid* una nuova fierezza e una commossa compiacenza.

Motociclismo.

Il Raduno dei Centauri che era stato ideato lo scorso anno, è stato per decisione del Duce inserito nel Calendario del Regime per l'Anno XI e si effettuerà il prossimo 24 maggio. Fin dal primo annuncio era affiorata la grande importanza e l'altissimo significato di questa manifestazione, intesa a raccogliere nella Capitale la giovinezza del motociclismo nazionale, per riconfermare la sua fede nel Condottiero e per rievocare due epoche: la data dell'entrata in guerra e le

gesta della Marcia su Roma. I motociclisti di tutta Italia, nel giorno precedente il Raduno, verranno convocati nelle quattro località dalle quali partirono le colonne di Camicie Nere e cioè Santa Marinella, Velletri, Tivoli e Monterotondo.

Queste località storiche dovranno dire a tutti i motociclisti convenuti la fede e gli eroismi delle legioni delle Camicie Nere adunate undici anni or sono con l'animo pieno di una grande speranza e la data scelta per la celebrazione riporterà con la mente la grande massa ai giorni radiosi dell'intervento e al ricordo della Vittoria. Il R. M. C. I. ha ben voluto stabilire lo scopo del Raduno nel suo proclama alle forze motociclistiche, affermando che i motociclisti debbono attestare la loro devozione e la loro dedizione al Duce del Fascismo, sì che Egli possa comprendere di avere nei motociclisti italiani un forte, disciplinato, valido esercito sempre pronto ai suoi ordini, qualunque essi siano, desideroso solo di ubbidire e di servire. Questo altissimo scopo, che tutti i motociclisti italiani sapranno comprendere ed apprezzare, presuppone una manifestazione totalitaria, la quale dovrà avere il carattere di spontanea e generale mobilitazione di tutte le forze del motociclismo italiano da tutte le città, da tutti i paesi, dall'Istria alla Sicilia e alla Sardegna, dall'estremo limite nord all'estremo limite sud della penisola, non escluse le Colonie.

I motociclisti potranno convenire alle quattro località sopra ricordate senza avere l'obbligo di seguire un percorso fissato, per quanto il R. M. C. I. intenda disporre una serie di itinerari sui quali verranno stabiliti dei comandi di tappa a mezzo dei quali sarà curata l'organizzazione dei servizi logistici, di assistenza e di rifornimento per quei partecipanti al Raduno che volessero approfittarne.

I premi saranno di grandissima importanza. Innanzi tutto saranno attribuiti due Grandi Premi di Eccellenza: uno al Moto-Club che avrà ottenuto il miglior punteggio moltiplicando il numero dei partecipanti per il numero dei chilometri percorsi; uno alla casa costruttrice di macchine italiane che avrà avuto il maggior numero di macchine di propria fabbricazione partecipanti al Raduno. Saranno inoltre assegnati premi di onore ai Moto-Clubs che seguiranno nell'ordine il Moto-Club vincitore del Gran Premio di Eccellenza e alle case italiane che seguiranno nell'ordine la ditta vincitrice del Gran Premio di Eccellenza. Ma vi saranno anche moltissimi premi per i Moto-Clubs che presenteranno il maggior numero di soci, che avranno ottenuto il miglior punteggio, che avranno palesato la miglior organizzazione delle proprie squadre, che avranno una propria fanfara, e infine per moltissimi altri eventi. Tutti i Moto-Clubs otterranno premi di rappresentanza al pari delle squadre delle case costruttrici italiane ed estere, delle squadre dei Fasci Giovanili di Combattimento, delle squadre dopolavoristiche e dei gruppi aziendali. Ed infine ogni singolo partecipante avrà diritto alla targa ricordo.

Motonautica.

Antonio Becchi il 16 febbraio con il suo Lia III (Baglietto - Isotta Fraschini) superò nelle acque di Gardone Riviera il proprio *record* del mondo di velocità per motoscafi da corsa di 12 litri. Il valoroso motonauta italiano volle consolidare il suo titolo di *recordman* mondiale dei 12 litri, allo scopo di rendere più ardua l'impresa a quei piloti stranieri che avevano in animo di attaccarsi al precedente suo *record* stabilito nel 1931. Infatti era noto che l'argentino Etchegoin — che prima dell'italiano deteneva il *record* — ed il francese Vasseur stavano preparando i loro scafi per dare l'assalto al titolo che è dal 1931 vanto della motonautica italiana. Per le norme del regolamento internazionale ogni *record* di velocità deve essere migliorato di almeno mezzo nodo, ossia di almeno metri 926. E poichè il *record* precedente dello stesso Becchi era di chilometri orari 109,805 sarebbe bastato superare la media di chilometri 110,731 sulle due basi. Ora con il nuovo massimo raggiunto di km. 111,202 Becchi ha virtualmente guadagnato km. 2,323, rafforzando così la sua posizione.

Per la prima volta furono seguite le nuove norme della U. I. Y. A. e cioè sulla base del miglio terrestre, invece che sulla base del miglio marino e con quattro cronometristi (due per ogni caposaldo di base) anzichè con due soli.

Il Lia III è lo stesso del primo *record* mondiale conquistato dal motonauta genovese; però tanto lo scafo quanto il motore subirono migliorie e lievi modificazioni dovute per lo scafo a Baglietto e per il motore all'Ing. Cattaneo. Il motore dello scafo ormai glorioso è un «semiasso» 6 cilindri Isotta Fraschini di 12 litri di cilindrata, che sviluppa una potenza di quasi 360 cavalli, di oltre 40 cavalli superiore a quella che si era precedentemente ottenuta. Lo scafo di Baglietto è lungo metri 6,75 e largo m. 1,82, con un rapporto fra lunghezza e larghezza pari a 3,7.

ltro importante *record* mondiale è oggi
to dall'Italia per merito del Conte Theo
di Montelera. L'audace gentiluomo tori-
l giorno 6 marzo, sulla base del miglio
to di Gardone Riviera batteva il *record*
ondo per la categoria *racers* tre litri,
internazionale, montando il suo Monte-
XII bis (scafo Cinti e motore Maserati).
mo passaggio venne compiuto in 58 se-
ed il secondo in 59'', con una media defini-
di km. 99,040 orari. Il *record* precedente
rteneva all'americano Loynes che nel 1929
a raggiunto una media di km. 83,600.
giorno 9 marzo poi, il Conte Rossi, sempre
il Montelera XII bis, migliorava il suo
o *record*, toccando una media di chilo-
ri 105,916: media superiore al *record* inter-
onale della categoria 6 litri!

o stesso giorno il torinese si assicurava il
ord mondiale di fondo delle 24 miglia, con
media di km. 77,653. Il Conte Rossi ha
unziato che presto darà l'assalto anche al
ord mondiale per la categoria 12 litri, dete-
to dall'amico Becchi, con una imbarcazione
e ha in costruzione.

Sempre a proposito dei 12 litri, è giunta a
ardone l'iscrizione al Gran Premio delle Na-
oni di due noti campioni americani: John
Vanamaker e George Townsend. Gli agonali
el Garda 1933 avranno quindi un eccezionale
nteresse internazionale.

STRADE

Il « Vigile automatico ».

I sistemi automatici di segnalazione con semafori luminosi costituiscono un interessante progresso; hanno però inconvenienti tali da non costituire ancora l'ideale della regolazione automatica del traffico. Questo ideale pare si sia raggiunto con un moderno sistema per cui il cambio delle luci convenzionali non è comandato nè dal vigile nè da un rigido sistema meccanico di cicli, ma dagli stessi veicoli. Si tratta in altri termini della sostituzione dell'uomo con un dispositivo meccanico capace di vedere, giudicare e comandare secondo le esigenze del traffico, senza incertezze o perdite di tempo.

Il sistema comprende tre organi collegati elettricamente:

1) I semafori a luci convenzionali.

2) Il *controller* o organo di comando dei segnali.

3) I *detectors*, cioè i congegni che devono rivelare al *controller* la presenza, la velocità e l'ordine di arrivo dei veicoli.

Il *detector* non è che un dispositivo di contatto, protetto da un rivestimento di gomma e fissato su una base di ghisa convenientemente incassata a livello della superficie stradale. Viene posto attraverso le strade che convergono all'incrocio e agisce sotto la pressione delle ruote dei veicoli, segnalando al *controller* la loro presenza. Il *controller* registra la velocità e l'ordine di arrivo dei veicoli e regola la circolazione per mezzo dei semafori luminosi, proporzionando i tempi di via libera e di via impedita all'intensità variabile del traffico.

Se due veicoli convergono all'incrocio su due direzioni perpendicolari, il primo che giunge sul proprio *detector* si aggiudica il diritto di via libera.

Se i due veicoli arrivano contemporaneamente sul rispettivo *detector*, allora il *controller* dà la via libera ad uno di essi, ma ricorda, per così dire, la presenza dell'altro e gli dà il diritto di via appena il primo ha attraversato l'incrocio.

Una corrente continua di traffico in una direzione non è mai interrotta fino a che non arrivano veicoli nella direzione trasversale. Questi ultimi attendono solo una soluzione di continuità nella corrente suddetta e allora hanno diritto di traversare.

Se però questa condizione non si verifica entro un determinato periodo di tempo massimo, la corrente principale viene interrotta per il tempo necessario al passaggio dei veicoli che attendono e subito dopo riacquista il diritto di via.

Dal 1928 ad oggi il sistema si è rapidamente sviluppato in America e funziona attualmente in oltre 200 città del Canadà e degli Stati Uniti. In Europa, il primo impianto è stato inaugurato a Londra nel marzo 1932. La flessibilità del sistema permette di controllare nel miglior modo qualsiasi tipo di incrocio, sia esso a traffico scarso o intenso.

I risultati ottenuti hanno in ogni caso dimostrato che l'impiego di un sistema di controllo comandato dai veicoli provoca un aumento della velocità media e del numero di veicoli-ora attraverso l'incrocio, e contemporaneamente una riduzione nella percentuale degli incidenti stradali.

In Italia un primo esperimento è stato fatto a Milano in uno degli incroci più congestionati, attraverso il quale nell'ora di massimo traffico transitano più di 2500 veicoli. L'impianto inaugurato il 19 dicembre 1932, ha dato brillantissimi risultati, superiori a ogni aspettativa, e se ne prevede quindi prossima l'estensione anche agli altri più importanti incroci della città.

Il tunnel sotto la Schelda, ad Anversa.

L'unione delle due rive del fiume Schelda ad Anversa è in via di soluzione con due gallerie al disotto del fiume; una per i veicoli, l'altra per i pedoni.

La galleria per i veicoli, lunga complessivamente m. 2110, scende sotto il fiume ad una profondità di m. 37 sotto la quota degli argini con due rampe del 3 ½ % di pendenza. Le due estremità, per una lunghezza di m. 171, sono a cielo libero. Il profilo della galleria è circolare, tramezzato da due settori orizzontali, rispettivamente pavimento e soffitto del vano centrale destinato al traffico, con una carreggiata larga metri 6,75 ed un'altezza di m. 4,50. La carreggiata, è fiancheggiata da due passerelle di servizio. Il vano superiore al soffitto è destinato all'estrazione dell'aria viziata; l'inferiore al pavimento, all'introduzione dell'aria pura.

L'ossatura è in calcestruzzo armato dove si potè lavorare in trincea, e in segmenti circolari di ghisa per la parte centrale lunga m. 1.235, dove fu necessario ricorrere all'aria compressa per la posa.

L'aria della ventilazione viene soffiata nei canali da centrali collegate alle gallerie con condotti sotterranei; l'aria viziata, con altri condotti, è aspirata dalle stesse centrali.

Particolarmente curata è l'impermeabilità del tunnel. Per l'acqua di pioggia caduta nei tratti scoperti e per lo scarico delle acque di lavaggio e di quelle eventuali di infiltrazione, sono stati installati tre gruppi di elettropompe capaci di 150 mc. orari che entreranno in servizio automaticamente, proprozionandosi alla portata da smaltire.

Una nuova strada automobilistica a New York.

E' stata recentemente inaugurata un'altra strada automobilistica sopraelevata, per il servizio dello Stato di New York. Essa unisce Yersey-City con la città di Newark, ed ha una lunghezza di circa 21 km E' costruita in acciaio e per la sua costruzione occorsero 90.000 tonnellate di tale metallo. Il costo di costruzione ammontò a 200 milioni di franchi: la metà di questa considerevole somma fu impiegata per la costruzione di un viadotto lungo circa 5 km., traversante i due fiumi Passaic e Hackensack.

POSTE · TELEGRAFI

Le decisioni della Conferenza telegrafica internazionale di Madrid.

Dal 2 settembre al 9 dicembre dello scorso anno, è stata tenuta a Madrid la *Conferenza telegrafica internazionale*, alla quale presero parte quasi 700 persone fra le quali 380 delegati di tutti gli Stati del mondo e i rappresentanti di tutte le Compagnie telegrafiche, cablografiche, radiotelegrafiche e di radiodiffusione interessate.

Scopo della Conferenza era la revisione e l'aggiornamento di alcune disposizioni essenziali dei *Regolamenti internazionali* telegrafici e radiotelegrafici, per metterli in armonia coi progressi tecnici e con le necessità degli utenti e dei servizi, secondo le decisioni prese a Washington nel 1927 ed a Bruxelles nel 1928.

Amministrazioni e Compagnie, Camere di Commercio, ed altri Enti del ceto commerciale, industriale e turistico, prepararono numerosissime proposte sulle varie questioni in discussione, e fra essi, il Touring Club Italiano, le cui proposte in parte furono accettate ed adottate.

Dopo oltre tre mesi di lavoro la *Conferenza* giunse alla redazione di una *Convenzione telegrafica* unica e dei *Regolamenti* relativi.

Esponiamo ora le principali decisioni prese dalla *Commissione per la telegrafia internazionale*, istituita dalla *Conferenza*, per l'esame di tutte le quistioni proposte.

1° *Telegrammi urgenti*. – Dal 1° aprile 1933 la tariffa dei telegrammi urgenti per l'estero sarà il *doppio della tariffa intera ordinaria*, anzichè come finora il triplo.

2° *Telegrammi differiti*. – Nel testo dei telegrammi differiti (cioè quei telegrammi a trasmissione differita con tariffa ridotta del 50 %, ammessi solo per i Paesi del regime extraeuropeo) non possono essere inclusi numeri scritti tanto in lettere che in cifre, nomi, lettere o parole senza significato, ed eccezionalmente sono ammesse nel limite di un terzo del numero complessivo delle parole tassate costituenti il testo e la firma dei telegrammi: marche commerciali, espressioni abbreviate di uso commerciale (cif, caf, fob, ecc.), numeri scritti in lettere o in cifre, ecc.

Dal 1° gennaio 1934, questa disposizione non si applicherà più che soltanto per i numeri scritti in cifre e cioè *la limitazione di un terzo* delle parole tassate *è solamente per i numeri scritti in cifre* e non per quelli scritti in lettere.

3° *Telegrammi-lettere*. – Nelle relazioni con alcuni Paesi transoceanici sono ammesse due categorie speciali di telegrammi a tariffa ridottissima: *a*) telegrammi-lettera-notturni (N L T) e telegrammi-lettera-diurni (D L T); *b*) telegrammi-lettera-fine-settimana (= W L T =).

Data la pochissima differenza fra le due categorie di comunicazioni telegrafiche, la Conferenza internazionale, *dal 1° aprile 1933 ha deciso di non più ammettere i telegrammi-lettera-fine-settimana, lasciando solo i telegrammi-lettera-notturni e quelli di giorno* (*N L T e D L T*), ma stabilendo un *minimo* di *25 parole* di testo (finora era di 20) e fissando la *tariffa ad un terzo* della tariffa intera ordinaria.

Dalla stessa data i *telegrammi lettera-notturni potranno essere ammessi per il servizio europeo* (= E L T =) con la *tariffa del 50 %* della tariffa intera ordinaria e con un minimo di 25 parole.

L'ammissione dei telegrammi-lettera da parte delle Amministrazioni telegrafiche è facoltativa.

4° *Telegrammi in linguaggio convenuto*. – Il testo dei telegrammi può essere redatto anche in linguaggio convenuto, che è quello che si compone sia di parole artificiali, sia di parole reali non aventi il significato che è loro normalmente attribuito nella lingua a

cui appartengono e che perciò non formano frasi comprensibili in una delle lingue ammesse nella corrispondenza telegrafica.

Nel servizio internazionale, i telegrammi in linguaggio convenuto, si dividono finora in due categorie: *Categoria A* e cioè quelli il cui testo contiene parole convenute formate di non più di 10 lettere e la cui tariffa è uguale a quella intera ordinaria con una sopratassa di L. 5 o L. 7,50 o L. 10 a seconda se l'importo della tassa è di L. 20 o da L. 20 a L. 40 o da L. 40 in più. – *Categoria B* (C D E) e cioè quei telegrammi il cui testo è formato di parole convenute sino a 5 lettere comunque disposte e la cui tassa è di ¾ di quella ordinaria (minimo lire oro 1,50) per il regime europeo, e di ⅔ (minimo 4 parole) per gli altri Paesi del regime extraeuropeo. La parola (C D E) è obbligatoriamente tassata.

Dal 1° gennaio 1934, i gruppi di 10 lettere (Categoria A) non saranno più ammessi nei telegrammi in linguaggio convenuto; *solamente i gruppi o parole di 5 lettere saranno accettati. La nuova tariffa* per ogni parola di 5 lettere sarà del *60 % della tariffa* attualmente applicata per ogni parola di 10 lettere nel *servizio extraeuropeo*, e, del *70 %*, di questa tariffa, nel *servizio europeo*. L'indirizzo e la firma, fino alla concorrenza di 15 lettere saranno tassate come gruppi di 5 lettere. I gruppi di cifre saranno ammessi e tassati come parole del testo per ogni gruppo di 5 cifre. La quantità di questi gruppi però non dovrà oltrepassare la metà del numero delle parole tassate del telegramma.

Sarà stabilito un *minimo* di 5 parole tassate, e, la parola di servizio C D E non sarà tassata.

La *Conferenza telegrafica internazionale*, oltre alle suesposte modificazioni apportate ai Regolamenti telegrafici, ha preso una decisione di grande importanza per il mondo degli affari, rifiutando di accettare la proposta di fissare anche nel *servizio extraeuropeo* un minimo di tassa per tutti i telegrammi. (Nel servizio europeo è stabilito un minimo di lire oro 1,50). Questa proposta, qualora fosse stata adottata, avrebbe avuto per risultato d'imporre un grave aumento di spese a carico di tutti i rami di affari.

Giova avvertire, infine, che le suddette decisioni, sebbene accettate da tutti i delegati presenti alla Conferenza, dovranno avere ora pratica applicazione da parte delle singole Amministrazioni telegrafiche di Stato e private.

Pacchetti postali – Nuovo servizio.

Dall'11 febbraio u. s. è stato istituito il nuovo servizio dei *pacchetti postali*, per ora, però, limitato all'*interno del Regno*.

Questo nuovo genere di corrispondenze postali ha una grande affinità con quello dei «campioni senza valore», dal quale differisce perchè, mentre come campioni si possono spedire frammenti, parti o piccole quantità di merci di nessun o pochissimo valore commerciale, da potersi considerare quale mostra e non quale provvista, *coi pacchetti postali possono essere spediti piccoli quantitativi di merci fino al massimo peso di 1000 grammi.* (Il peso massimo dei campioni è di 500 gr.).

Come i campioni, le merci spedite coi *pacchetti postali possono confezionarsi* sotto fasce mobili od in buste aperte o fra cartoni, od in astucci, ma sempre aperte e disposte in modo da potere essere facilmente verificate. I liquidi non sono ammessi se non chiusi in boccette, collocate entro astucci di legno, di cuoio o di solido cartone cellulare od ondulato od entro tubi di latta, riempiti di segatura o di altra materia assorbente e disposti in maniera che si possa facilmente verificare il contenuto. Le materie grasse e le polveri coloranti debbono spedirsi nello stesso modo, e, se difficili a liquefarsi od espandersi, sono ammesse anche in sacchetti di cartapesta, di gomma o di cuoio.

Le *dimensioni massime* sono di cm. 45 per 20 per 10; o se in forma di rotolo, di cm. 45 di lunghezza per 15 di diametro.

I pacchetti postali sono recapitati a domicilio anche se di peso eccedenti i grammi 500. Debbono portare all'esterno il nome e l'indirizzo del mittente ed è permesso includervi una fattura aperta relativa alla merce spedita.

Non debbono contenere alcuna lettera o scritto avente carattere di corrispondenza attuale e personale; contravvenendo a questo divieto si è puniti con un'ammenda eguale a 20 volte l'importo della francatura delle lettere e degli scritti inclusi (minimo L. 20).

La spedizione dei pacchetti postali può essere fatta anche in raccomandazione, con o senza ricevuta di ritorno, per via aerea, con assegno, e con recapito per espresso.

L'*indennità per lo smarrimento* di un pacchetto postale raccomandato o per la perdita di tutto il suo contenuto, è di *lire quindici*.

Tassa: La tassa di francatura ordinaria dei pacchetti postali è di cent. 30 per ogni 50 grammi o fraz. di 50 gr., col minimo di L. 1,20,

compreso il recapito a domicilio del destinatario. Cioè L. 1,20 per i primi 200 gr. e cent. 30 ogni 50 gr. o fraz. di 50 gr. in più dei 200 gr.

La tassa unica di raccomandazione è di cent. 60.

E' sperabile che questo servizio possa essere presto esteso anche nei rapporti con l'estero (*petits-paquets*).

Denominazione jugoslava di alcune località della Dalmazia.

Le corrispondenze postali e i telegrammi diretti ad alcune località della Jugoslavia, *moltissime colle loro denominazioni italiane*, debbono tuttavia portare nella destinazione dell'indirizzo la nuova denominazione jugoslava. Così avverte l'Amministrazione postale per evitare gli inconvenienti cui può dar luogo l'indicazione del solo nome italiano. Per i telegrammi le Poste jugoslave non accettano che quelli recanti la sola denominazione jugoslava. Alcune di queste località sono:

Denominazione italiana	*Denominazione jugoslava*
Antivari	Bar
Arbe	Rab
Cattaro	Kotor
Curzola	Korcula
Dulcigno	Ulciny
Lesina	Hvar
Lissa	Vis
Lubiana	Ljubljana
Puntadura	Vir
Ragusa	Dubrovnik
Sebenico	Sibenik
Selve	Silba
Spalato	Split
Veglia	Krk
Zagabria	Zagreb

Un simile avvertimento viene fatto per le corrispondenze e i telegrammi diretti a importanti località dell'estero che vengono ancora indicate con vecchie denominazioni non più ammesse, come ad esempio:

Reval invece di *Tallin* (Estonia)
Kovno invece di *Kaunas* (Lituania)
Angora invece di *Ankara* (Turchia)
Costantinopoli o Stamboul invece di *Istanbul* (Turchia)
Pechino invece di *Peiping* (Cina), ecc.

Pacchi postali per il Chile.

In seguito alla riapertura al servizio postale della *Ferrovia Transandina*, i pacchi a destinazione del Chile possono spedirsi tanto per Via Genova-porto piroscafi italiani (cambio diretto), quanto per Via Argentina-Ferrovia Transandina. Rammentasi che per questa ultima via le tasse di spedizione sono di L. 29,25, L. 38,15 e L. 56,65, mentre per via Genova sono L. 15,55, L. 24,45 e L. 42,20, a seconda delle gradazioni di peso di kg 1, kg. 5 e kg. 10 rispettivamente.

Le conquiste archeologiche illustrate dal Ministro Ercole.

Il Ministro Ercole insediando il Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti ha pronunciato un discorso nel quale, dopo avere accennato all'opera fin qui svolta dal Ministero dell'Educazione Nazionale in favore del nostro patrimonio archeologico e della nostra arte antica e moderna, ha posto in evidenza i compiti e le funzioni che spettano al Consiglio superiore.

« Non voglio ora accennare — il Ministro Ercole ha detto — alle grandiose imprese archeologiche recentemente compiute o in corso di sviluppo per la città di Roma, e che hanno raggiunto successi tali da bastare a render glorioso un secolo. Voglio piuttosto rammentare come, coi pochissimi mezzi di cui è dato disporre al Ministero (per quanto talora aumentati o sorretti dal concorso o dal buon volere di altre Amministrazioni o di benemeriti privati), ci sia pur riuscito di trarre all'asciutto e di presentare decorosamente le due navi imperiali di Nemi; di proseguire con ottimo e felicissimo frutto gli scavi di Pompei, di Ercolano, di Cuma, di

Pesto, provvedendo in modo per più lati mirabile alla conservazione delle cose rinvenute; di salvare monumenti insigni come la Basilica di S. Marco a Venezia, l'acquedotto di Claudio a Roma, il Duomo di Spoleto e quello di Cosenza, l'edificio del Mudeo Nazionale di Napoli, l'Abbazia di S. Galgano nei pressi di Siena e via dicendo; di salvare infine, per le nostre Gallerie e i nostri Musei, una serie di preziosissimi oggetti, di cui un solo saggio esposto a Roma nella Galleria Nazionale di Arte Moderna suscitò la generale ammirazione ».

Il Ministro si è poi compiaciuto del plauso unanime decretato dai recenti Congressi internazionali di Atene per la conservazione di monumenti, e di Ravenna per l'archeologia cristiana, alla rispettosa sagacia di metodi di restauro monumentale da noi adottati.

Restauri nel Palazzo Ducale di Mantova.

Il Gr. Uff. Samuele Kress, cittadino nordamericano e grande ammiratore del nostro Paese, ha, con munifico gesto, generosamente contribuito con nuova somma di dollari 10.500, pari a circa 200.000 lire italiane, per il completamento dei restauri del monumentale Palazzo Ducale di Mantova.

La predetta somma, rimessa dal signor Kress nelle mani del Capo del Governo, è stata già posta a disposizione del Ministero dell'Educazione Nazionale, a cura del quale vengono condotti i cennati restauri.

Il porto di Pompei.

Proseguono attivamente gli scavi nella zona « Bottaro » a Pompei per rimettere in luce il porto della millenaria città. Tra i primi ambienti venuti in luce è l'osteria, la quale doveva essere mèta non solo di marinai, ma di persone di ogni ceto.

Accanto all'osteria è stato ritrovato il giardino scavato già sino alle sue mura perimetrali. Si è scoperta una grandissima olla nella quale doveva esserci il vino per la vendita al minuto; oltre un paio di orecchini, certamente dell'ostessa, e cinque anelli d'oro. Entreranno in questi giorni in funzione le pompe aspiranti per prosciugare l'acqua infiltratasi nel sottosuolo.

Opere di pittori italiani contemporanei alla Galleria d'Arte moderna di Berlino.

E' noto che uno dei più bei quadri di Francesco Paolo Michetti « La figlia di Jorio » fu a suo tempo acquistato dalla Galleria d'Arte moderna di Berlino dove lo si poteva fino a pochi mesi addietro ammirare. In occasione della mostra giubilare tenuta in Italia in onore del celebre Maestro, la Direzione dell'istituto berlinese inviò la magnifica tela nella sua patria d'origine, dove ormai rimarrà definitivamente, avendo il nostro Governo deciso di riacquistarla per ornarne la maggior sala del Palazzo Provinciale di Pescara.

In cambio di quest'opera, che a causa delle sue imponenti dimensioni e di quelle non vastissime della sede della Galleria non era forse collocata nel modo più favorevole, la Germania ha ricevuto una quindicina di quadri di autori italiani moderni che consentono all'amatore straniero di farsi una sufficiente idea dell'indizizzo pittorico del nostro Novecento. Detti quadri recano le firme di Modigliani, Carrà, Severini, Casorati, Funi, Chirico, Tozzi e Sironi e di altri pittori italiani d'avanguardia.

Riduzione della tassa d'ingresso agli Scavi di Ercolano.

La tassa d'ingresso per la visita del Teatro e degli Scavi di Ercolano, con recente provvedimento, è stata ridotta da L. 30 a L. 5.

La facilitazione sarà appresa con compiacimento nel vasto campo degli studiosi e dei turisti in genere, che in sempre maggior numero si recano a visitare l'imponente complesso archeologico della città morta che ritorna alla luce in tutto il suo primitivo splendore.

TRA I LIBRI

en. RODOLFO GRAZIANI. – *Cirenaica pacifi-cata*, Mondadori, Milano, 1932-X: L. 30.

E' la documentata narrazione dell'energica zione svolta dal Governo della Colonia per stron-are definitivamente la ribellione e portare la ovranità effettiva della Madrepatria sino alle iù lontane oasi del deserto libico, culminata con conquista di Cufra, ultimo baluardo della re-istenza senussita. L'Autore, alla cui energia e enacia è dovuto il successo di una così lunga e ifficile lotta, dimostra come i severi metodi im-iegati siano stati non solo adeguati alle contin-enze ineluttabili dell'azione e della malafede vversaria, ma anche mossi da vero senso umani-ario verso le popolazioni indigene, che dominate tormentate prima da una masnada di briganti edono ora schiudersi un avvenire di pace e di ra-ida rinascita economica. Oltre che un documento torico di importanza eccezionale, il volume, illu-strato da belle fotografie, da schizzi e da una carta, ostituisce una lettura di vivissimo interesse, che aggiunge in più punti effetti di alta drammaticità.

Collana dei grandi viaggi di esplorazione. – Casa Editrice G. B. Paravia, Torino: ogni volume L. 13 (in Torino: L. 12).

Ai fanciulli e al popolo si rivolge soprattutto questa collezione che narra in facile prosa le im-prese dei grandi esploratori, da Vasco de Gama e Cristoforo Colombo a Cook e ad Andrée.

Tutto il fascino dell'esotico, del lontano e dell'ignoto emana da questi volumetti e avvince la sensibile immaginazione popolare e la fervida fantasia della gioventù; non a torto è stato detto che il racconto della gesta dei grandi scopritori è forse la sola forma di poema eroico accessibile e gradita alle masse odierne.

L'enorme successo delle avventure immaginarie di Verne, di Cooper, di Salgari hanno indotto gli editori ad approntare questa collana, che sosti-tuisce la realtà avvenuta alla fantasia, il positivo all'ipotetico. Pur partendo dagli stessi moventi dello spirito d'avventura nascosto in ogni animo in via di formazione, questi libri esercitano un'effi-cace opera di divulgazione delle conoscenze geogra-fiche e storiche, e insegnano quanto grande sia la parte avuta dagli Italiani nella scoperta del mondo: invitando così i giovani meglio dotati a perseguire anch'essi queste ardue vie della gloria

P. VINASSA DE REGNY. – *La Terra - La sua forma, la sua vita, la sua storia.* – Con 8 carte, 12 tavole e 672 figure. Torino, 1933-XI. U.T.E.T., pag. XVI - 779: L. 110.

Dovuto all'illuminata fatica di uno dei più noti geologi italiani, il Prof. Vinassa de Regny del-l'Università di Pavia, questo sontuoso volume dell'U.T.E.T. è quanto di meglio vi sia in fatto di storia della terra. Tralasciando quel che è materia prettamente geografica, l'A. considera la terra come corpo cosmico, ne studia la forma e le azioni che, dall interno all esterno, agiscono su di essa, e ne espone la storia dalle sue antichissime origini fino ad oggi. E con quella della terra, è la storia della vita, dai suoi primordi sino all'apparire del-l'uomo, che l A. col soccorso di un'esposizione chiara, piana, suadente, fa in questo bellissimo libro, dove ogni argomento è efficacemente docu-mentato da perfette e appropriate illustrazioni.

ROSARIO LABADESSA. – *Il Tavoliere di Puglia.* – Dalla pastorizia all'agricoltura - Esperi-menti borbonici di colonizzazione. Pag. 126. Case Editrice Pinciana, Roma 1933: L. 10.

E' uno studio storico-economico di due tenta-tivi borbonici di bonifica e colonizzazione in Puglia, dai quali l'A. trae ammaestramenti per la valo-rizzazione del Tavoliere di Puglia.

SALVATORE EMMANUELE. – *La Sicilia.* – Ed. Remo Sandron, Palermo 1929: L. 7.

Interessante monografia, in cui è data molta parte alla leggenda, alla tradizione storica e mitologica; non una guida, ma un'utile fonte di ragguagli sintetici sulla storia, la geografia e l'economia della bella Trinacria.

LEOPOLDO VON RANKE. – *Storia Universale. Vol. I.* – Traduzione italiana di A. Neppi, Modena. – Pag. 454, con un indice di nomi e uno per materia. Editore Vallecchi, Firenze, 1932-X: L. 20.

E' la traduzione italiana della *Weltgeschichte*, meritamente nota, di cui il Ranke iniziò la pubblicazione nel 1880. Nel primo volume della serie, purtroppo incompiuta, l'Autore studia profondamente il più antico gruppo di popoli e la stirpe greca dei quali segue soprattutto l'evoluzione del pensiero attraverso la religione, le istituzioni politiche e la filosofia. L'ottima versione condotta sulla V edizione tedesca offre in facile lettura, alla portata di tutti, la prima parte di questa pregevole opera d'interesse sempre vivo, e fa sorgere il desiderio del rimanente.

N. CACUDI. – *Gabriel Faure.* – Bari, 1933-XI. S. Editrice Tipografica, pag. 177: L. 10.

Ampio studio biografico e di esegesi sul delicato autore delle « Heures d'Italie », di « Stendhal, compagnon d'Italie », dei « Pèlerinages », dei famosi volumi « Au pays de Saint François d'Assise » e « Au pays de Sainte Catherine de Sienne » e di tante altre belle opere interpretative d'ambienti e paesaggi italiani, che è il migliore fra i pochi valenti conoscitori ed illustratori stranieri delle bellezze e dell'arte nostre.

I. B. SUPINO. – *L'arte nelle chiese di Bologna, secoli VIII-XIV.* – Bologna, Nicola Zanichelli, 1932-X. – Pag. 364, con numerose illustrazioni (la maggior parte da fotografie originali): L. 60.

Eccellente monografia, scritta con l'usata lucida prosa dell'illustre critico, materiata di fatti, di documenti, di sagaci considerazioni. Questo volume, com'è detto nella prefazione, « è la prima parte di un'opera che vuol essere uno studio compiuto dei principali monumenti sacri di questa città anche per i secoli che seguirono ».

CONCETTO VALENTE. – *Guida artistica e turistica della Basilicata.* – A cura dei Consigli Provinciali dell'Economia Corporativa di Potenza e Matera, Potenza, 1932-X: L. 5.

Dopo succinte note geografiche, vi sono illustrati in ordine cronologico i monumenti antichi e moderni della regione. In una seconda parte l'Autore guida il turista attraverso il paese lucano a visitare le località più interessanti. Buon corredo di illustrazioni e ricca bibliografia.

F. ZACCHI e L. CERCHIARI. – *Grottaferrata.* – Pag. 104 con 12 illustraz. – Stab. Tip. Cav. Salvioli, Via Tomaso Campanella, 27, Roma, 1932-X: L. 3,50.

Con questo volume riprende la Collezione di Guide illustrate dei Castelli Romani iniziata nel 1930 e da noi già a suo tempo annunciata.

Compendio Statistico Italiano 1932-XI. – Pag. 334. A cura dell'Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1932-XI: L. 5

Almanacco Fascista del Popolo d'Italia. – Pag. 544 con illustraz. – Tipografia del *Popolo d'Italia*, Milano, 1933-XI: L. 12.

AVV. GIUSEPPE SEGRE. – *S. Maria del Taro.* – Notizie storiche-turistiche (rivedute e ampliate). - Pag. 62 illustr. Tip. G. Esposito, Chiavari, 1932: L. 2.

Dott. A. TOSCHI. – *Le zone venatorie del Regno d'Italia a norma dell'art. 5 della Legge 15 gennaio 1931-IX*, Bologna, 1932-XI.

UGO FLERES. – *La Galleria Nazionale d'Arte Moderna in Roma.* – N. 13 degli Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia per cura del Ministero della Educaz. Nazionale, Direz. Gen. Antichità e Belle Arti. – Pag. 64 con 89 illustraz. Libreria dello Stato, Roma, 1932: L. 5.

GIORGIO MORTARA. – *Prospettive economiche.* – Opera edita sotto gli auspici della R. Università Bocconi, Milano, 1932, pag. 615. Prezzo: L. 50.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. UFFICIO IDROGRAFICO DEL R. MAGISTRATO DELLE ACQUE. VENEZIA. – *Annali Idrologici, 1929.* – Provveditorato Generale dello Stato, Roma, 1932, pag. 290: L. 100.

SILVIO VARDABASSO. – *Studio geo-idrografico del bacino dell'Avisio (Valli di Fassa, Fiemme e Cembra).* – Soc. Cooperativa Tipografica, Padova, 1930. Senza indicaz. prezzo.

BRUNO CASTIGLIONI. – *Il Gruppo della Civetta (Alpi Dolomitiche).* – Tavole e carta geologica. – Soc. Cooperativa Tipografica, Padova, 1931, pag. 83.

TOMASO DE ANGELIS. – *I conti di Caserta.* – Caserta, Ed. Beneduce e Papa, 1932-X.

ORAZIO MARUCCHI. – *Guida archeologica della città di Palestrina.* – Roma, Ed. E. Pinci, 1932-X.

EDOARDO GALLI. – *La cattedrale normanna di Tropea restituita al suo pristino aspetto.* – Roma, 1932-X.

FRANCESCO MONTINI. – *Moltrasio - Cenni storici ed artistici,* – Como, Ed. Corti, 1932-X.

VON GEORG HASE. – *La vittoria tedesca allo Skagerrak.* – (Traduzione, a cura Ufficio Storico R. Marina, del capitano di vascello Wladimiro Pini), Livorno, R. Accademia Navale, 1932-X: L. 10 (ai Soci del T.: L. 7).

GIUSEPPE SEGRE. – *S. Maria del Taro.* – Notizie storico-turistiche. Chiavari, 1932-X.

MARIA MASCHERPA. – *Edoardo Calandra.* – Milano, S. A. Dante Alighieri, pagine 350: L. 15.

A. WEIDLICH. – *Nella repubblica delle lettere.* – Palermo, 1933-XI. Ed. Domino. Pag. 196: L. 5.

Ing. LUIGI RAITANI. – *Il Duomo di Cerignola.* – Milano, Ed. Vallardi, 1932-X.

G. DE MANINCOR. – *Il Museo Trentino del Risorgimento.* – Con 72 illustraz. Trento, 1932-X. Pag. 193.

I. BALDRATI. – *Mostra delle attività economiche della Colonia Eritrea.* – Pag. 85; Stab. Tip. Coloniale Ditta M. Fioretti, Asmara, 1932-X.

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 28 febbraio 1933		N. 133 183
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		8 493
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1933	» 2 520	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 28 febbraio 1933	» 10 051	
		223 644
Totale Soci		N. 365 320
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni		» 40 000
Totale Soci		N. 405 320

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

LA PRODUZIONE

DI ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

PUO' SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE • UN ANELLO PER OGNI TIPO DI AUTOMEZZO • INDUSTRIALI, IMPRESE DI TRASPORTI, GARAGISTI, REALIZZERETE FORTI ECONOMIE, MONTANDO

ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

CHIEDERE OPUSCOLO ILLUSTRATIVO GRATIS A SOCIETÀ IT. INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

ATLANTIC

THE ATLANTIC REFINING COMPANY
ATLANTIC

OIL

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80